



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150।
No. 150।

नई दिल्ली, सोमवार, मई 20, 2013/वैशाख 30, 1935
NEW DELHI, MONDAY, MAY 20, 2013/VAISAKHA 30, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 मई, 2013

सं. टीएमपी/6/2013-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वाय प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए महापत्तनों में अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण पर तुना, कांडला पत्तन में बार्ज जेटटी के विकास के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/6/2012-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

.....

आवेदक

कोरम :

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्षा
(ii) श्री टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

आदेश
(फरवरी, 2013 के 22वें दिन पारित)

यह मामला निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर तुना, कांडला पत्तन में बार्ज जेट्टी के विकास के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012 की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i). बढ़ते यातायात के आलोक में, कांडला पत्तन में मौजूदा शुक्क कार्ग कार्ग बर्थ बहुत ज्यादा उपयोग किए जाते हैं। मौजूदा शुक्क कार्ग बर्थ पर इवाच क्षेत्र के मैटर करने और बाद के वर्षों में समावित मांग को पूरा करने के लिए, केपीटी ने पीपीपी भौज के अधीन बीओटी आधार पर बहुउद्देशीय शुक्क कार्ग (कंटेनर तथा लिक्विड कार्ग अतिरिक्त) के प्रहस्तन के तुना, कांडला पत्तन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के विकास के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।

तुना में घाटों के ब्यारे नीचे दिए गए हैं:-

घटक	आयाम	स्थिति
मौजूदा घाट	240 मी X 9.5 मी	केपीटी द्वारा पहले से निर्मित और पूरा किया गया। मौजूदा 240 मीटर बार्ज जेट्टी के लिए कुल बैकअप क्षेत्र 3.5 हैक्टेयर है।
मौजूदा घाट	160 मी X 9.5 मी	प्रस्तावित परियोजना में, केपीटी 160 मीटर लम्बाई की बार्ज जेट्टी को तुना में 240 मीटर बार्ज जेट्टी से स्थानांतरित करेगा और अपनी ओर से 80 मीटर लम्बाई बार्ज जेट्टी का अनुरक्षण जारी रखेगा। इसलिए लागत 160 मी. बार्ज जेट्टी, 1.90 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र और विद्युतीकरण, अभियांत्रिक उपस्कर आदि जैसी अन्य सुविधाओं के लिए बीओटी प्रचालक से अपक्रंत भुगतान के रूप में वसूल करेगा।
नया घाट	500 मी X 12 मी	बीओटी प्रचालक द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर निर्माण किया जाएगा।

(ii). तुना में पहले से विकसित पत्तन सुविधाएं बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित की जाएंगी जो निम्नवत हैं:

- (क). 160 मी. x 9.5 मी. आकार का घाट आरसीसी पाइल्स पर खड़ा है।
(ख). 3.5 हैक्टेयर के मौजूदा बैकअप क्षेत्र से बिटुमेन के साथ विधिवत् बिछाया गया लगभग 1.90 हैक्टेयर का स्टेकिंग क्षेत्र केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित किया जाएगा।
(ग). विद्युतीकरण और त्यूमिनेशन जो 1.90 हैक्टेयर के अधिसूचित बैक अप क्षेत्र के अधीन हैं।
(iii). बीओटी प्रचालक तुना पत्तन पर निम्नलिखित विकास गतिविधियां चलाएगा:
(क). पाइल नीव पर 500 मी. x 12 मी. आकार के घाट का निर्माण।
(ख). लगभग 1.8 कि.मी. लम्बी रेलवे स्लाइडिंग जिसमें इसका सामान्य रेल से संपर्क शामिल है।
(ग). आंतरिक सड़क और सामान्य सड़क से संपर्क का विकास।
(घ). कस्टम फैसिंग दीवार उपलब्ध करवाना।
(ड). अग्निशमन लाइनें उपलब्ध करवाना।
(च). घाट हिस्से के पीछे स्फाल्ट पैरिंग।
(छ). बिजली कार्य जिसमें ट्रांसमिशन के लिए ट्रांसफार्मर यार्ड का विकास और बिजली वितरण नेटवर्क शामिल है।
(ज). गेट कार्यालय तथा सुरक्षा चैक।

- (अ). वैकअप क्षेत्र का विकास।
 (ग). अप्रोच धैनल में जरुरी नेविगेशनल सिस्टम का संस्थापन।
 (त). जेटटी और अप्रोच धैनल के सभीप केपिटल निकर्षण तथा अनुसन्धान निकर्षण। बीओटी प्रधालक प्रस्तावित साइट पर न्यूनतम 0.00 मी. सीडी निकर्षण स्तर बनाए रखेगा, परन्तु यदि बीओटी प्रधालक जेटटी की तकनीकी व्यवहार्यता पर विचार करते हुए 0.00 मी. सीडी से अधिक निकर्षण की अपेक्षा करता है तो उस मामले में बीओटी प्रधालक केपीटी से इसकी पूर्वानुमति प्राप्त करेगा।

उपर्युक्त गतिविधियां द्याने के अलावा, बीओटी प्रधालक निम्नलिखित उपलब्ध करवाएगा:-

- (I) लवाई/उत्तराई कार्गो परिवाहनों के लिए ओटोबी पर फ्लोटिंग क्रेन और
 (II) जेटटी में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अर्थात् एक्सकवेटर्स, पेलोडर्स, फोर्कलिफ्ट्स आदि।
- (iv). केपीटी ने बताया है कि टर्मिनल की क्षमता टीएसपी द्वारा अधिसूचित दिशानिर्देशों के आधार पर और अन्य प्रासंगिक कारकों जैसे प्रस्तावित बार्ज जेटटी के डुबाव और आयामों, बार्ज का अधिकतम आकार जो प्रस्तावित साइट (2200 डीडब्ल्यूटी) पर व्यवस्थित किया जा सकता है, फ्लोटिंग क्रेन, विभिन्न उपस्करों अर्थात् एक्सकवेटर्स, पे लोडर, फोर्कलिफ्ट आदि और कार्गो मिश्रण अनुपात अर्थात् सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो एवं लकड़ी के लट्ठे पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है।

(v). सर्वोत्तम क्षमता:

- (क). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता।

- (I). बाजौ के आवागमन पर आधारित सर्वोत्तम क्षमता।

बार्ज द्वारा प्रहस्तित औसत पार्सल आकार (2200 डीडब्ल्यूटी)	1500 मी.ट.
बाजौ की संख्या	6
एक दिन में फेरों की संख्या	2
कार्गो की मात्रा जो एक दिन में लादी/उतारी जाएगी	18000 मी.ट.
कार्गो प्रहस्तन क्षमता/प्रतिवर्ष	18000 x 365 = 6.57 एमएमटीपीए

- (II). तुना बार्ज जेटटी में एक्सकवेटरों की प्रहस्तन दर के आधार पर सर्वोत्तम क्षेता:

एक्सकवेटरों की सं.	4
चक्र/घंटा	100 चक्र/घंटा
ग्रेव की मात्रा	4.5 घ.मी.
अधिकतम प्रति घंटा मात्रा	1800 घ.मी.
परिवाहन लदाई कारक	0.7
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	1260 टन/घंटा
स्टील और बैग कार्गो	672 टन/घंटा
लकड़ी लट्ठे और अन्य ब्रेक बल्क	420 टन/घंटा
एक दिन में परिवाहन घंटे	24 घंटे
कार्गो प्रहस्तन अनुपात	
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	71.81%
स्टील और बैग कार्गो	1.33%
टिम्बर लट्ठे और अन्य ब्रेक बल्क	26.86%
कार्गो प्रहस्तन दरें प्रतिदिन	
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	30240 टन/दिन
स्टील तथा बैग कार्गो	16127 टन/दिन
स्टील तथा बैग कार्गो	10080 टन/दिन
टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता	6.29 एमएमटीपीए 365*0.7*(71.81%*30240+ 1.33%*16127 + 26.86%*10080) = 6294836 मीट्रिक टन प्रतिवर्ष

केपीटी ने कहा है कि बहुउद्देशीय वर्ष पर प्रदत्त सेवाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानकों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 6.29 एमएमटीपीए परिगणित होती है।

(ख). बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) पर फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता:

फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या	1
अधिकतम प्रति घंटा मात्रा	1300 टन / घंटा
परिचालन लदाई कारक	0.7
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	910 टन / घंटा
ब्रेक बल्क (स्टील तथा बैग कार्गो) (शुष्क बल्क का 53.33%)	485 टन / घंटा
टिम्बर लट्ठे तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (शुष्क बल्क का 33.33 प्रतिशत)	303 टन / घंटा
परिचालन घंटे एक दिन में	24 घंटे
कार्गो प्रहस्तन अनुपात (पिछले चार वर्षों अर्थात् 2008-09 से 2011-12 में केपीटी में बाज़ों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के आधार पर)	
शुष्क बल्क	71.81%
स्टील और बैग कार्गो	1.33%
टिम्बर लट्ठे	26.86%
कार्गो प्रहस्तन दरें प्रतिदिन	
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	21840 टन / दिन
स्टील और बैग कार्गो	11640 टन / दिन
टिम्बर लट्ठे तथा अन्य ब्रेक बल्क	7272 टन / दिन
फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता (कुल क्षमता का 70 प्रतिशत)	4.55 एमएमटीपीए $365 \times 0.7 \times (71.81\% \times 21840 + 1.33\% \times 11640 + 26.86\% \times 7272) = 4545696 \text{ मीट्रिक टन प्रतिवर्ष}$

केपीटी ने बताया है कि वर्तमान में केपीटी में 90 प्रतिशत से 95 प्रतिशत से अधिक पोत सेल्फ-गियर वाले पोत हैं और शेष बिना गियर वाले पोत हैं। रियायत अवधि अर्थात् 30 वर्ष की लम्बाई तथा भविष्य बढ़ोत्तरी पर विचार करते हुए, केपीटी में बिना गियर वाले पोतों में लगातार वृद्धि किए जाने की उम्मीद की जाएगी। इसलिए, एक फ्लोटिंग क्रेन का उपयुक्त प्रावधान परिचालनों के सुगम चालन के लिए अपेक्षित है।

केपीटी ने यह भी कहा है कि बीओटी परिचालक को यह अधिकार होगा कि वह भविष्य मांग के अनुसार ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की संख्या में वृद्धि कर सकता है परन्तु इसे परियोजना लागत के हिस्से के रूप में नहीं माना जाएगा।

(vi). पूंजी लागत:

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	पूंजी लागत अनुमानन
(क).	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	
(i).	सिविल लागत	
(क).	बैक अप क्षेत्र का विकास	6138.98
(ख).	संपर्क सड़क का विकास	180.00
(ग).	ब्रिज लागत	2301.20
(घ).	कार्यालय भवन का निर्माण	119.40
(ङ).	अग्नि शमन व्यवस्था	26.58
(च).	अनुषंगी अवसंरचना	432.19
(छ).	केपीटी को अपक्रिय भुगतान (कस्टम फैसिंग दीवार और बैक अप क्षेत्र के लिए)	340.75
(ज).	विविध लागत	476.96
		10016.06
(ii).	उपस्कर लागत	
(क).	एक्सकेवेटर्स - 4 सं. @ रु 621.92 लाख प्रत्येक	2571.67
(ख).	फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) - 6 सं. @ रु 24 लाख प्रत्येक	103.62
(ग).	फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) - 2 सं. @ रु 36.50 लाख प्रत्येक	100.80

(घ) पे लोडर (10 मी.ट.) - 12 सं. @ रु 36.50 लाख प्रत्येक	438.00	
(ङ). बैक अप क्षेत्र के लिए एक्सकवेटर्स (4 सं. @ रु 33.27 लाख प्रत्येक	133.08	
(च). रेलवे लाइन बिछाना (1.78 कि.मी.)	1424.00	
(छ). विद्युतीकरण	250.00	
(ज). नेविगेशन सिस्टम	150.00	
(झ). संचार प्रणालियां	35.00	
(ग). धर्मकांटा (80 टन, 18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रु 18.045 लाख प्रत्येक	90.23	
(त). केपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण - उच्च मस्ट टावर के लिए)	13.50	
(थ). विविध लागत	265.49	5575.39
प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत ((I) + (II))		15591.46
(ख). पूँजी लागत फ्लॉटिंग क्रेन		
(i). फ्लॉटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं	2837.68	
(ii). विविध लागत	141.88	
फ्लॉटिंग क्रेन का कुल पूँजी लागत		2979.56
(ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूँजी लागत		
(i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल	3183.17	
(ii). पाइल मफ	57.31	
(iii). मुख्य बीम	153.80	
(iv). सेकेंडरी बीम	86.27	
(v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लेब पहनाना	319.06	
(vi). डायग्राम दीवार	125.07	
(vii). मुरिंग तथा बथिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर)	50.00	
(viii). कैपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रयालक के लिए प्रभासित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए)	3719.81	
(ix). केपीटी को अपक्रंट राशि (जेटटी के सिविल कार्यों के लिए)	446.65	
(x). विविध लागत	407.06	
बर्थ के निर्माण की कुल पूँजी लागत		8548.20
परियोजना की कुल पूँजी लागत (क + ख + ग)		27119.22

(vii). परिचालन लागत:

(क). कार्गो प्रहस्तन की परिचालन लागत (बर्थ के अलावा):

क्र. सं.	घटक	कीमतें			(रु 10 लाख में)	
		संख्या	ईधन उपभोग (लिटर)	दर/लिटर	कार्य घटे एक वर्ष में	
1	ईधन उपभोग				राशि	
1क	एक्सकवेटर	4	32.00	52.12	6132	409.09
1ख	फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.)	6	10.00	52.12	6132	191.76
1ग	फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.)	3	7.00	52.12	6132	67.12
1घ	पे लोडर (10 मी.ट.)	12	12.00	52.12	6132	460.22
1ङ	बैकअप क्षेत्र कार्गो प्रहस्तन के लिए एक्सकवेटर्स	4	12.00	52.12	6132	153.41
1च	ट्रक और ड्रेलस (रु 15/टन, कुल कार्गो 6.29 एमएमटीपीए)	15	6294836			944.23
	उप जोड़					2225.82

2	बिजली उपभोग (16.067 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु 9.8 प्रति इकाई)	16.067	240000.00	9.8	-	377.90
3	मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तियाँ)	1%	10016.06	-	-	100.16
4	मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियाँ)	5%	5575.39	-	-	278.77
5	बीमा	1%	15591.46	-	-	155.91
6	मूल्यहास सिविल	3.34%	10016.06			334.54
	मूल्यहास रेलवे साइडिंग (अभियांत्रिक)	13.91%	1495.20			207.98
	मूल्यहास अभियांत्रिक	10.34%	4080.19			421.89
7	बैंक अप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेटटी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	-		271.52
8	गोदियों के बीच भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	-		36.41
9	महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	-		8.73
10	अन्य व्यय	5%	15591.46	-	-	779.57
	कुल परिचालन लागत (रु 10 लाखों में)					5100.20

(ख). फ्लोटिंग क्रेन की परिचालन लागत:

क्र. सं.	घटक	कीमतें			(रु लाख में)
		संख्या	ईधन उपभोग (लिटर)	दर/लिटर र	कार्य घटे एक वर्ष में राशि
1	ईधन उपभोग				
1क	फ्लोटिंग क्रेन 1 सं. @ 96 लिटर/घंटा	1	96	52.12	6132
1ख	नियक फ्लोटिंग क्रेन 1 सं. @ 12 लिटर/घंटा	1	12	52.12	2628
1ग	टग 1 सं. @ 100 लिटर/घंटा	1	100	52.12	6132
	उप जोड़				642.85
2	मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियाँ)	5%	2980		148.98
3	बीमा	1%	2980		29.80
4	मूल्यहास	10.34%	2980		308.09
5	अन्य व्यय	5%	2980		124.95
	कुल परिचालन लागत (फ्लोटिंग क्रेन)				1254.66

(ग). बर्थ की परिचालन लागतः

क्र. सं.	समूह	घटक	कुल बर्थ लागत	अनुमानित लागत (रु0 लाखों में)
1	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	1%	4642.39	46.42
2	मूल्यहास	3.34%	8548.20	285.51
3	बीमा	1%	8548.20	85.48
4	अनुरक्षण निकर्षण			2107.89
	बर्थ की कुल परिचालन लागत			2525.31

(viii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया है।

(ix). तदनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निम्नवत् अनुमान लगाया गया है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए
(i).	आरओसीई @ 16%	2494.63	476.73	1367.71
(ii).	परिचालन लागत	5199.20	1254.66	2525.31
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	7693.84	1731.39	3883.02

(x). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन (कार्गो प्रहस्तन गतिविधि):

(रु0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रामाणित अनुमानित राजस्व अपेक्षा			
		कार्गो प्रहस्तन के लिए		फ्लोटिंग क्रेन के लिए	
		%	रु0 लाखों में	%	रु0 लाखों में
(i).	प्रहस्तन प्रभार	90%	6924.45	100%	1731.39
(ii).	भड़ार	5%	384.69	-	-
(iii).	विविध प्रभार	5%	384.69	-	-
	कुल राजस्व अपेक्षा	100%	7693.84		1731.39

(xi). अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा

बर्थ किराया प्रभार

रु0 7.05

बर्थ किराया प्रभारों में बर्थ में प्रदत्त सेवाओं, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।

(ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

केपीटी ने बताया है कि विदेशी कार्गो का 90 प्रतिशत और तटीय कार्गो का 10 प्रतिशत गणनाओं पर पहुंचने के लिए प्रयोग किया गया है और रियायती दरें तटीय कार्गो के लिए सुविचारित की गई हैं जोकि विदेशी कार्गो के लिए दरों का 60 प्रतिशत है।

पत्तन ने सेल्फ-गियर वाले पोतों हेतु कार्गो के प्रहस्तन और बिना गियर वाले पोतों के लिए कार्गो के प्रहस्तन हेतु दो अलग-अलग दरों का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है:-

(i). उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेटी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग नहीं कर रहे हैं

दर प्रति मीट्रिक टन रु0 में

क्र. सं.	घटक	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	73.98	44.39
2.	स्टील	138.72	3.23
3.	टिम्बर	221.94	133.17

(ii). ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन को किराये पर लेने के लिए प्रशुल्क दर प्रति मीट्रिक टन ₹० में

क्र. सं.	घटक	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	25.60	15.36
2.	स्टील	48.04	28.82
3.	टिम्बर	76.89	46.13

(iii). ऐसे पोतों के लिए तुना बार्ज जेटटी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग कर रहे हैं, उपर्युक्त (i) और (ii) का जोड़ होगा।

(ग). भंडारण प्रभार:

भंडारण प्रभारों का अनुमान:

भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन प्रथम 7 दिनों के लिए	1.25
भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन अगले 7 दिनों के लिए)	1.87
भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन और उसके बाद)	2.49

केपीटी ने बताया है कि पत्तन उस कार्गो के लिए प्रभारों की प्रस्तावित लेही के आधार पर भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा पर पहुंचा है जो स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में रहेगा और विचार किया है कि कुल कार्गो का 40 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और उसमें से 50 प्रतिशत प्रथम सप्ता में विलय हो जाएगा।

(घ). विविध प्रभार:

पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभारों, घाट पर कार्गो की सफाई, सुरक्षा उपाय आदि जैसी सेवाओं के लिए विविध प्रभार ₹० 6.11 प्रति टन। इन प्रभारों में उन सेवाओं के लिए प्रभार शामिल होंगे जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं।

2.2. इसके अलावा, केपीटी ने बताया है कि 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, यदि एक बार विभिन्न प्रकार की वस्तुओं के प्रहस्तन अथवा पत्तन के लिए विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की दी जाती हैं, वे उन सभी टर्मिनलों पर लागू होंगी जो अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पत्तन में विहिनत घटक के प्रहस्तन अथवा इसी तरह की सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए बाद में बोली लगाई जाती है। प्राधिकरण ने बंदर बेसिन बार्ज जेटटी के लिए केपीटी की समान परियोजना के लिए 18 जून 2012 को एक आदेश पारित किया था। तथापि, इस संबंध में, केपीटी ने यह स्पष्ट करने की मांग की थी कि बंदर बेसिन बार्ज जेटटी परियोजना की तुलना में इस परियोजना के लिए पूँजी निवेश उच्च कंपिटल निर्कर्षण लागत और अन्य अपेक्षित अवसर्चना की बजह से ज्यादा है, इसलिए, यह उपयुक्त नहीं होगा कि बंदर बेसिन बार्ज जेटटी परियोजना की दरों को पूँजी लागत एवं परिचालन लागत में बदलाव की बजह से तुना में बार्ज जेटटी के लिए लागू किया जाए। अतः तुना में बार्ज जेटटी के विकास के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्ताव केपीटी द्वारा तैयार किया गया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की एक प्रति पत्र दिनांक 28 जनवरी 2013 द्वारा केपीटी द्वारा प्रेषित की गई सूची के अनुसार उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों/बोलीदाताओं को परिचालित की गई थी। किसी भी उपयोक्ता/भावी आवेदक ने, मामले को अतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी, सिवाय शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया के जिसमें यह कहा गया था कि उसे कोई टिप्पणी नहीं करनी है।

4. प्रस्ताव की ग्राथांकिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 1 फरवरी 2013 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपना जवाब अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केपीटी के जवाब का सार नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	सामान्य	
(i).	यह दोहराया जाए कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमी/45/2011-केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा, केपीटी द्वारा उस समय दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, केपीटी के बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा	हालांकि प्रस्तावित परियोजना के लिए परियोजना ढांचा बंदर बेसिन परियोजना के ढांचे के समान माना जा सकता है। तथापि, बंदर बेसिन प्रस्ताव अनुमोदित है परन्तु उसके लिए आफर की प्राप्ति नहीं होने की बजह से, यह संभावना नहीं है कि इसे पीपीपी मोड पर

<p>पर सभी प्रकार के बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया है। उक्त आदेश द्वारा, अपफ्रंट प्रशुल्क बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उपर्युक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी निर्धारित किया गया है। बंदर बेसिन में उक्त सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क उपस्कर जैसे एक्सकेटरों, 5 मी.ट. तकी 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रकों, पे लोडरों, बैकअप क्षेत्र में कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए एक्सकेटरों तथा ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती करते परिकल्पित की गई है। तदनुसार, अपफ्रंट कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार, विविध प्रभार तथा बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित किए गए थे। फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग द्वारा कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार भी अनुमोदित किए गए थे।</p> <p>केपीटी द्वारा अब दाखिल किया गया प्रस्ताव तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं में सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए, उसी इक्यूपिंग योजना के साथ, अपफ्रंट प्रशुल्क (प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार, विविध प्रभार तथा बर्थ किराया प्रभार) के लिए भी दाखिल किया गया है। इसके अलावा, उक्त प्रस्ताव में केपीटी ने ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करने हेतु भी प्रस्ताव किया है।</p>	<p>इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क परियोजनावार निर्धारित नहीं किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित प्रशुल्क सीमाएं विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिए निर्धारित हैं और अगले पांच वर्षों के दौरान चिह्नित कार्गो/सेवाओं के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। दूसरे शब्दों में, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क जून 2007 तक बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर लागू किया जाना चाहिए।</p>
<p>केपीटी द्वारा दिया गया कारण कि इस मामले में बंदर बेसिन से संबंधित दरें लागू करने के लिए यह उपर्युक्त नहीं होगा, क्योंकि मौजूदा परियोजना का पूँजी निवेश उच्च केपिटल निकर्षण लागत और अन्य परिचालन लागतों की वजह से उच्च है और अन्य परिचालन लागतें प्रासंगिक दिखाई नहीं देती हैं क्योंकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पूँजी लागतों तथा परिचालन लागतों में वृद्धि लागू करने के लिए प्रशुल्क सीमाओं की समीक्षा के लिए प्रावधान नहीं किया गया है। इसके अलावा, यदि अपफ्रंट प्रशुल्क पत्तन द्वारा दाखिल किए गए मौजूदा प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित किया जाता है तो यह परियोजना वार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना होगा, जोकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित नहीं किया गया है। अतः, यह प्रतीत होता है कि केपीटी का मौजूदा प्रस्ताव 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार जून 2012 से पांच वर्षों के भीतर विचार करना जल्दबाजी होगा।</p>	

(ii).	<p>प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि कितना भूमि क्षेत्र के पीटी द्वारा आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है, सिवाय इसके कि परिचालन लागतों के निर्धारण किए जाने से संबंधित गणनाओं में लाइसेंस शुल्क वाटर फंट क्षेत्र के 160670 वर्ग मी. तथा 9108 वर्ग मी. हेतु परिणामित किया गया है। केपीटी प्रस्तावित सुविधा में भंडारण सुविधा तथा अनुषंगी सुविधा के रूप में उपलब्ध भूमि के उपयोग तथा वितरण के लिए उपलब्ध वास्तविक भूमि क्षेत्र के ब्योरे भेजे। वाटरफंट क्षेत्र से संबंधित ब्योरे भी भेजे।</p>	<p>परियोजना के लिए लाइसेंस पर दिए जाने हेतु प्रस्तावित कुल भूमि क्षेत्र 160670 वर्ग मी. है जिसका ब्रेकअप निम्नलिखित है—</p> <p>भूमि क्षेत्र</p> <p>बैकअप क्षेत्र – 15 हैक्टे. (13.1 अविकसित + 1.9 विकसित)</p> <p>जेटटी क्षेत्र – 0.75 हैक्टे. (नई जेटटी (500X12)+ मौजूदा जेटटी (160X9.5))/10000)</p> <p>2 सं. संपर्क ब्रिज – 0.32 हैक्टे. [(18X125) + (18X50))/10000]</p> <p>कुल 16.07 हैक्टे.</p>
(iii).	<p>केपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित परियोजना में उपयोक्ता/पोत स्वामी को बार्ज उपलब्ध करवाना/किराये पर देना बीओटी प्रचालक के कार्य के दायरे का भाग नहीं होगा। इस संबंध में, उस बारे में स्पष्टीकरण भेजें जो बार्ज परिचालन सेवाएं ऑफर करेगा और उक्त सेवा के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था भेजें।</p>	<p>बार्ज परिचालन उपयोक्ताओं द्वारा व्यवस्थित किए जाने हैं। कई ऐसे लाइसेंसशुदा स्टीवडोर्स हैं जो ये सेवाएं प्रदान करते हैं। स्टीवडोर्स द्वारा विस्तारित सेवाओं हेतु प्रशुल्क किसी प्राधिकरण द्वारा विनियमित नहीं किए जाते हैं। यह बाजार ताकतों के आधार पर निर्धारित किया जा सकता है। इसके अलावा, यह एनालॉजी बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं की परियोजना के समान है जिसके लिए टीएमपी प्रशुल्क पहले ही अनुमोदित कर दिया है।</p>
(iv).	<p>केपीटी ओटीबी तथा वहां पर अंतरलदाई परिचालन पर मदर पोतों पर प्रभार्य प्रभारों से संबंधित पोत/कार्गो से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करे।</p>	<p>ओटीबी में मदर पोतों पर प्रभार्य, यदि कोई हो, पोत संबंधित प्रभार दरमान के अनुसार केपीटी द्वारा वसूल किए जाएंगे। तथापि, ये प्रस्तावित परियोजना के रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा प्रदत्त की जाने वाली सेवाओं का भाग/परिदृश्य नहीं है। वहां पर अंतरलदाई संबंधी प्रश्न बहुत स्पष्ट नहीं हैं।</p>
(v).	<p>4 सं. एक्सकवेटरों की तैनाती के आधार पर केपीटी द्वारा सुविचारित बार्ज जेटटी की सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान 6.29 एमएमटीपीए है। 4 एक्सकवेटरों की तैनात पर विचार करने के आधार हेतु स्पष्टीकरण प्रश्नावली के बाद वाले हिस्से में मांगा गया है। इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी का प्रस्ताव भी एक फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती द्वारा (गियर वाले और बिना गियर वाले दोनों) पोतों द्वारा लाए गए कार्गो के प्रहस्तन को भी परिकल्पित करता है। तथापि, कुछ अन्य स्थान पर प्रस्ताव में कहा गया है कि बीओटी प्रचालक ओटीबी प्रचालनों के लिए एक से अधिक फ्लोटिंग क्रेन तैनात करने या फ्लोटिंग क्रेन किराये पर लेने के लिए स्वतंत्र हैं। इसके अलावा, बार्ज जेटटी में 4 सं. से अधिक एक्सकवेटरों की तैनाती के लिए कोई प्रतिबंध दियाई नहीं देता है। संयोगवश, बीओटी प्रचालक को उपलब्ध 660 मीटर लम्बे वर्थ पर विचार करते हुए, बार्ज जेटटी पर एक्सकवेटरों की और अधिक संख्या की तैनाती से इंकार नहीं किया जा सकता, यदि जेटटी का तकनीकी डिजाइन एक्सकवेटरों की अधिक संख्या की तैनाती की इजाजत देता है। इस परिप्रेक्ष्य में, केपीटी स्पष्ट करे कि पत्तन कैसे यह सुनिश्चित करना परिकल्पित करता है कि प्रचालक जेटटी में 4 सं. से अधिक एक्सकवेटरों की तैनाती और ओटीबी में 1 सं. से अधिक फ्लोटिंग क्रेन द्वारा विंडफाल लाभ अर्जित नहीं करेगा।</p>	<p>बार्ज जेटटी की सर्वोत्तम क्षमता विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए 4 सं. एक्सकवेटरों के आधार पर निर्धारित किया गया है जिसकी सूची नीचे दी गई है—</p> <ul style="list-style-type: none"> केवल उच्च ज्वारमाटा के दौरान बार्जों के माध्यम से कार्गो आवागमन। इसलिए, बार्ज के केवल दो ट्रिप ही संभव हैं। दो ट्रिप के माध्यम से संभवन बार्ज आवागमन 6.57 एमएमटीपीए की मात्रा देता है। इसलिए, एक्सकवेटरों पर आधारित तदनुरूपी निकटवर्ती आंकड़ा 6.29 एमएमटीपीए है जिसे प्रस्तावित किया गया है। बंदर बेसिन परियोजना के मामले में, तकनीकी तथा परिचालन पहलुओं पर विचार किया गया था और केपीटी में काम करने वाले अनुभवी प्रचालक से पुष्टि की गई थी। एक्सकवेटरों की संख्या और उपलब्ध बार्ज जेटटी लम्बाई के समान आधार पर विचार करते हुए प्रस्तावित एक्सकवेटरों की 4 सं. प्रस्तावित की गई है। बंदर बेसिन के लिए अनुमोदित प्रशुल्कों में, एक्सकवेटरों की 3 सं. 460 मी. की कुल बार्ज जेटटी लम्बाई के लिए सुविचारित की गई है जबकि 4 सं. एक्सकवेटरों की प्रस्तावित परियोजना की बार्ज जेटटी लम्बाई 660 मी. के लिए अनुपाततः है। <p>फ्लोटिंग क्रेन केपीटी में बड़े आकार के बिना गियर वाले जलयानों के आगमन को प्रोत्साहित करने का प्रस्ताव किया गया है जिससे ट्रेड को माल भाड़ा कम करने में सहायता मिलेगी। वर्तमान में, बहुत कम प्रतिशत, सभी पोतों के 10 प्रतिशत से कम पोत बिना गियर वाले पोत हैं। तथापि, बिना गियर वाले पोतों के परिदृश्य पर विचार करते हुए 1 फ्लोटिंग क्रेन पर्याप्त हो सकती है परन्तु यदि भविष्य में केपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में वृद्धि होती है तो खरीद या किराया आधार पर अतिरिक्त क्रेन की तैनाती के लिए प्रावधान है।</p>

2.	सर्वोत्तम क्षमता:																																																																		
(i).	बार्ज जेटटी:																																																																		
(क).	बाजे जेटटी की सर्वोत्तम क्षमता गणना जेटटी पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित एक्सक्वेटरों की चार संख्या की प्रहस्तन क्षमता पर आधारित और प्रत्येक प्रकार के कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर आधारित है। इस संदर्भ में, केपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-																																																																		
(i).	एक्सक्वेटरों की संख्या को 4 तक सीमित रखने के कारण तकनीकी विश्लेषण के साथ स्पष्ट करें।	4 सं. तक एक्सक्वेटरों को सीमित रखने के कारणों पर पिछले बिन्दु में पहले ही चर्चा की जा चुकी है।																																																																	
(ii).	शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो एवं लकड़ी के लद्दों के मामले में 2009–10 से 2011–12 तक पिछले तीन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वास्तविक यातायात।	2008–09 से 2011–12 तक अपेक्षित यातायात योरे नीचे दिए गए हैं:-																																																																	
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i</td> <td>शुष्क बल्क</td> <td>434036</td> <td>823391</td> <td>1106297</td> <td>1612081</td> </tr> <tr> <td>ii</td> <td>स्टील</td> <td>24265</td> <td>17059</td> <td>14943</td> <td>17432</td> </tr> <tr> <td>iii</td> <td>टिम्बर</td> <td>130202</td> <td>194171</td> <td>571188</td> <td>591472</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>588503</td> <td>1034621</td> <td>1692428</td> <td>2220985</td> </tr> </tbody> </table> <p>वर्ष 2008–09 से 2011–12 के लिए प्रत्येक कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी नीचे दी गई है:-</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>औसत</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i</td> <td>शुष्क बल्क</td> <td>73.75%</td> <td>79.58%</td> <td>65.40%</td> <td>72.60%</td> <td>71.81%</td> </tr> <tr> <td>ii</td> <td>स्टील</td> <td>4.12%</td> <td>1.65%</td> <td>0.90%</td> <td>0.80%</td> <td>1.33%</td> </tr> <tr> <td>iii</td> <td>टिम्बर</td> <td>22.13%</td> <td>18.77%</td> <td>33.70%</td> <td>26.60%</td> <td>26.86%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>कुल</td> <td>100.00%</td> <td>100.00%</td> <td>100.00%</td> <td>100.00%</td> <td>100.00%</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	i	शुष्क बल्क	434036	823391	1106297	1612081	ii	स्टील	24265	17059	14943	17432	iii	टिम्बर	130202	194171	571188	591472		कुल	588503	1034621	1692428	2220985	क्र.सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	औसत	i	शुष्क बल्क	73.75%	79.58%	65.40%	72.60%	71.81%	ii	स्टील	4.12%	1.65%	0.90%	0.80%	1.33%	iii	टिम्बर	22.13%	18.77%	33.70%	26.60%	26.86%		कुल	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
क्र.सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12																																																														
i	शुष्क बल्क	434036	823391	1106297	1612081																																																														
ii	स्टील	24265	17059	14943	17432																																																														
iii	टिम्बर	130202	194171	571188	591472																																																														
	कुल	588503	1034621	1692428	2220985																																																														
क्र.सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	औसत																																																													
i	शुष्क बल्क	73.75%	79.58%	65.40%	72.60%	71.81%																																																													
ii	स्टील	4.12%	1.65%	0.90%	0.80%	1.33%																																																													
iii	टिम्बर	22.13%	18.77%	33.70%	26.60%	26.86%																																																													
	कुल	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%																																																													
(iii).	फ्लोटिंग क्रेन:	जैसाकि पहले चर्चा की गई है, केपीटी पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या में वृद्धि हो सकती है। केवल इसी तथ्य पर विचार करते हुए, ऐसी उच्च क्षमता वाली फ्लोटिंग क्रेन पर विचार किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता बार्ज जेटटी क्षमता का लगभग 72 प्रतिशत है। इस प्रकार, केपीटी में आने वाले ऐसे बिना गियर वाले पोतों की उच्च प्रतिशतता को वास्तविकता में बदलने में समय लगेगा। इसके अलावा, एक ही समय में एक से अधिक फ्लोटिंग क्रेन का परिवर्तन बार्ज जेटटी क्षमता से अधिक कुल फ्लोटिंग क्रेन क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिवृद्ध्य में भी, उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना गियर के पोतों के मौजूदा परिवृद्ध्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग क्रेन की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रहस्तन क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटीबी में परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही है।																																																																	
3.	पूंजी लागत:																																																																		
(i).	सिविल लागतें:																																																																		
(क).	हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है।	लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हालांकि भेजी बताई गई है, नहीं भेजी गई है। तथापि, बाद में, केपीटी ने यह भेजी थी।																																																																	
(ख).	दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं।																																																																	
(ग).	दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरए' शब्द का अर्थ स्पष्ट करें।	आरए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।																																																																	

(घ).	<p>कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल पूँजी लागत के अनुमानन में अग्निशमन व्यवस्था का सिविल लागत के 0.15 प्रतिशत और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 2.5 प्रतिशत पर अनुमान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>अग्निशमन व्यवस्था और अनुषंगी अवसंरचना लागतों का एकपुरुत विचार आधार पर अनुमान लगाया जाए। प्रशुल्क आदेश टीए.पी./45/2011/केपीटी दिनांक 18 जून 2012 के माध्यम से टीएमपी द्वारा अनुमोदित बंदर बेसिन प्रशुल्कों के मामले में इनका अन्न लगाया गया था, यह तर्कसंगत है।</p>																																	
(च).	<p>केपीटी ने कुल पूँजी लागत अनुमानन में अपफंट भुगतान के लिए रु 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि परिसंपत्तियों जैसे घाट स्टेंकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और केपीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए केपीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और प्रचालक को हस्तांतरित किया जाने वाला देखा गया है। इस संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित भेजें:-</p> <ul style="list-style-type: none"> (i). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की लागत का प्रतिनिधित्व करती है। (ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के ब्योरे। (iii). उपर्युक्त प्रत्येक परिसंपत्ति के मामले में मौजूदा लिखित मूल्य। 	<p>रिएयतप्राप्तकर्ता को हस्तांतरित की जाने वाली परिसंपत्तियों की लागत सरकारी पंजीकृत मूल्यांकनकर्ता से मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार रु 800.90 लाख है। यह बंदर बेसिन परियोजना के लिए अनुमोदित प्रशुल्क मामले में सुविचारित किया गया है, मूल्य सरकारी पंजीकृत मूल्यांकनकर्ता की मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार है। इसलिए, यहां पर भी यही तरीका अपनाया गया है।</p>																																	
(छ).	<p>बर्थ से संबंधित सिविल पूँजी लागत के अनुमानन में, केपीटी निकर्षण किए जाने के लिए प्रस्तावित सिल्ट की मात्रा और निकर्षण की इकाई दर भेजें। निकर्षण की इकाई दर दस्तावेजी प्रमाण द्वारा प्रमाणित किया जाए।</p>	<p>निकर्षण की पूँजी लागत सीओएम ओओटी वादिनार के इनपुट के अनुसार सुविचारित की गई है। आनुपातिक लागतकरण सहित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">विवरण</th> <th style="text-align: center;">मूल्य</th> <th style="text-align: center;">इकाई</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए</td> <td>0.30</td> <td>मिलियन घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>बार्ज जेटटी की कुल लम्बाई</td> <td>840.00</td> <td>मीटर</td> </tr> <tr> <td>बीओटी बार्ज जेटटी की लम्बाई</td> <td>660.00</td> <td>मीटर</td> </tr> <tr> <td>बीओटी के प्रभाजित मात्रा</td> <td>0.24</td> <td>मिलियन घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>बर्थ के लिए निकर्षण क्षमता</td> <td>0.15</td> <td>मिलियन घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>अप्रोच तथा बर्थ के लिए कुल निकर्षण</td> <td>0.45</td> <td>मिलियन घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>बीओटी तथा बर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण</td> <td>0.39</td> <td>मिलियन घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>अप्रोच चैनल में निकर्षण दर</td> <td>965</td> <td>रु 0/घ.मी.</td> </tr> <tr> <td>कुल राशि (रु 0 लाख में)</td> <td>4340.17</td> <td>रु 0 लाखों में</td> </tr> <tr> <td>बीओटी प्रचालक को प्रभाजित राशि</td> <td>3720</td> <td>रु 0 लाखों में</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	मूल्य	इकाई	अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए	0.30	मिलियन घ.मी.	बार्ज जेटटी की कुल लम्बाई	840.00	मीटर	बीओटी बार्ज जेटटी की लम्बाई	660.00	मीटर	बीओटी के प्रभाजित मात्रा	0.24	मिलियन घ.मी.	बर्थ के लिए निकर्षण क्षमता	0.15	मिलियन घ.मी.	अप्रोच तथा बर्थ के लिए कुल निकर्षण	0.45	मिलियन घ.मी.	बीओटी तथा बर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण	0.39	मिलियन घ.मी.	अप्रोच चैनल में निकर्षण दर	965	रु 0/घ.मी.	कुल राशि (रु 0 लाख में)	4340.17	रु 0 लाखों में	बीओटी प्रचालक को प्रभाजित राशि	3720	रु 0 लाखों में
विवरण	मूल्य	इकाई																																	
अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए	0.30	मिलियन घ.मी.																																	
बार्ज जेटटी की कुल लम्बाई	840.00	मीटर																																	
बीओटी बार्ज जेटटी की लम्बाई	660.00	मीटर																																	
बीओटी के प्रभाजित मात्रा	0.24	मिलियन घ.मी.																																	
बर्थ के लिए निकर्षण क्षमता	0.15	मिलियन घ.मी.																																	
अप्रोच तथा बर्थ के लिए कुल निकर्षण	0.45	मिलियन घ.मी.																																	
बीओटी तथा बर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण	0.39	मिलियन घ.मी.																																	
अप्रोच चैनल में निकर्षण दर	965	रु 0/घ.मी.																																	
कुल राशि (रु 0 लाख में)	4340.17	रु 0 लाखों में																																	
बीओटी प्रचालक को प्रभाजित राशि	3720	रु 0 लाखों में																																	
(ज).	<p>यह दिखाई देता है कि केपिटल निकर्षण लागत बीओटी प्रचालक को प्रभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करें।</p>	<p>मूरिंग तथा वर्धिंग सहायताएं जैसे बोलर्ड, फैन्डर तथा लैडरों की पूँजी लागत 25 सैटों के लिए रु 2 लाख प्रत्येक के हिसाब से अनुमानित की गई है।</p>																																	
(झ).	<p>केपीटी बर्थ से संबंधित सिविल पूँजी लागत के अनुमानन में रु 50 लाख पर सुविचारित मूरिंग तथा वर्धिंग सहायताओं की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>																																		

(ii).	उपस्कर लागत:	
(क).	सुविधा के लिए प्रस्तावित सुसज्जा योजना अपफंट दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए निर्धारित सुसज्जा योजना के अनुसार दिखाई नहीं दी है। इस संबंध में, केपीटी यह दर्शाने के लिए कार्गो प्रहस्तन करने की सुविधा पर उपयोग किए जाने वाले परिकलित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या का औचित्य बताने के लिए गणनाओं के साथ समर्थित विश्लेषण भेजे कि प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की उत्पादकता दी गई है, प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा के साथ विभिन्न उपस्कर की मात्रा।	टीएएमपी दिशानिर्देश 2008 मुख्य पोत बर्थिंग सुविधाओं के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु सुसज्जा योजना दी गई है जो बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं पर लागू करना समव नहीं है। इसलिए, आदेश सं. टीएएमपी/45/2011/केपीटी दिनांक 18 जून के माध्यम से बंदर बेसिन की परियोजना के लिए अनुमोदित सुसज्जा योजना सर्वोत्तम क्षमता के अनुपात में उपस्कर योजना का प्रस्ताव करने का उल्लेख किया गया है। इसलिए, उपस्कर योजना पहले से अनुमोदित टीएएमपी आदेश के मद्देनजर औचित्यप्रक बताई गई है।
(ख).	केपीटी 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों, 10 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों, 10 मी.ट. पे-लोडरों तथा 80 टन धर्मकाटों की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। यह याद किया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा था।	दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं।
(ग).	विद्युतीकरण, नेविगेशन प्रणालियों तथा संचार प्रणालियों के मामले में एकमुश्त पूँजी लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करे।	इन सहायक प्रणालियों के लिए इस अवस्था में विस्तृत लागतकरण समव नहीं होगा। इसलिए, लागत के अनुमान एकमुश्त आधार पर विचार किए जाने के लिए इनेविटेबल थे जिसे निर्णय आधार पर सामान्य में निर्धारित किया गया है।
(घ).	रेलवे लाइन बिछाने की लागत सुविधा पर कार्गो के प्रत्यक्ष प्रहस्तन पर प्रभाव नहीं डालता है। यह सिविल लागत दिखाई देती है और इसलिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अनुमानन के अधीन सुविधारित की जाए।	सिविल या अभियांत्रिक लागत के रूप में इसपर विचार करने की बजाय, रेलवे की पूँजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूँजी लागत से संबंधित है।
4.	परिचालन लागत:	
(i).	केपीटी ने पूँजी लागत के अनुमानन में 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 6 सं. और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 3 सं. पर विचार किया है। तथापि, ईंधन लागतों के अनुमानन में केपीटी ने 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 3 सं. और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 6 सं. पर विचार किया है। केपीटी ईंधन लागतों की गणना में जरूरी सुधार करे।	इसकी क्षमता के साथ फोर्क लिफ्ट ट्रकों के नाम से परिचालन लागत गणना में अंतररपरिवर्तन किया गया है। लागत गणना 5 मी.ट. फोर्क लिफ्टों की 6 सं. और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्टों की 3 सं. क्रमशः 10 लिटर तथा 7 लिटर प्रति घंटा ईंधन का उपभोग करता है।
(ii).	बैकअप क्षेत्र में 32 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकेव्टर, 7 लिटर प्रति घंटा प्रति 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक, 10 लिटर प्रति घंटा प्रति 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक, 12 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकेव्टर का ईंधन उपभोग ट्रकों तथा ट्रेलरों के लिए ₹ 0.15 प्रति टन की ईंधन लागत और 100 लिटर प्रति घंटा प्रति टग को प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए इस संबंध में विस्तृत विश्लेषण द्वारा तर्कसंगत ठहराएं। यह याद किया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर के ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं भेजा था।	ईंधन उपभोग टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/45/2011/केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा बंदर बेसिन के लिए अनुमोदित टीएएमपी आदेश के आधार पर निर्धारित किया गया है। उस समय, यह आपूर्तिकर्ता चर्चाओं के आधार पर निर्धारित किया गया था।
(iii).	₹ 0.944.23 लाख की राशि परिचालन लागत में ट्रकों तथा ट्रेलरों के ईंधन लागत रूप में अनुमानित की गई है। तथापि, केपीटी ने उपस्कर की पूँजी लागत के अनुमानन में ट्रकों तथा ट्रेलरों की लागत का अनुमान नहीं लगाया था। केपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	ट्रेलर तथा ट्रक किराया आधार पर शामिल किए जाने हैं। इस प्रकार, इसके लिए कोई पूँजी निवेश नहीं है।
(iv).	केपीटी बिजली लागत के अनुमानन के लिए केपीटी द्वारा अंगीकृत ₹ 0.9.80 पर बिजली की इकाई दर के समर्थन में हाल ही के बिजली बिल की प्रति और गणनाएं भेजें।	बिजली इकाई दर की गणना केपीटी की बिजली प्रशुल्क अनुसूची के आधार पर भेजी गई है जो ₹ 0.9.38 प्रति इकाई की दर दर्शाती है।

(v).	<p>पट्टा किरायों के अनुमान में, केपीटी द्वारा ₹० १३।६५ प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष की दर अंगीकृत की गई दिखाई देती है। यह केपीटी की किराया अनुसूची में यथा निर्धारित गोदियों के भीतर भूमि क्षेत्र से संबंधित वर्ष 2012 के अनुसार वर्धित दर दिखाई देती है। चूंकि वर्ष 2013 पहले ही शुरू हो चुका है, इसलिए केपीटी वर्ष 2013 के लिए यथा लागू पट्टा किराये पर विचार करते हुए पट्टा किराया गणना को संशोधित करने पर विचार करें।</p>	<p>लाइसेंस शुल्क जनवरी 2013 के अनुसार सुविचारित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव उसके अनुसार है।</p>																														
(vi).	<p>दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक कुल लागत के १ प्रतिशत पर वर्थ की अनुरक्षण लागत का अनुमान न दिनानिर्देश करते हैं। तदनुसार, अनुरक्षण निकर्षण लागत केपीटी द्वारा प्रेषित मौजूदा अनुमानों के आधार पर लागभग ₹० ३७।२० लाख होगी। उसके विपरीत, केपीटी ने मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के हिस्से के रूप में केपीटी द्वारा अनुमानित ₹० ४६।४२ लाख के अलावा ₹० २१०७।८९ लाख पर अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है। अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। इस व्यय का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपर्यन के कारणों का औचित्य बताएं। अनुरक्षण निकर्षण के लिए ₹० २१०७।८९ लाख पर विचार करने का आधार भी।</p>	<p>अनुरक्षण निकर्षण की लागत सीओएम, ओओटी वादिनार द्वारा अनुमानित/सुझाए गए हैं। यह साइट विशिष्ट कारकों पर विचार करते हुए तथा माडल अध्ययनों पर आधारित है। इसलिए, यह उपयुक्त है और निम्नवत् अनुमानित किया गया है।</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">विवरण</th> <th style="text-align: center;">मूल्य</th> <th style="text-align: center;">इकाई</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए</td> <td style="text-align: center;">०.१७</td> <td style="text-align: center;">एमएम३</td> </tr> <tr> <td>बार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई</td> <td style="text-align: center;">८४०</td> <td style="text-align: center;">मीटर</td> </tr> <tr> <td>बीओटी बार्ज जेट्टी की लम्बाई</td> <td style="text-align: center;">०.१३</td> <td style="text-align: center;">एमएम३</td> </tr> <tr> <td>बीओटी के लिए प्रभाजित मात्रा वर्थ के लिए निकर्षण मात्रा</td> <td style="text-align: center;">०.०८</td> <td style="text-align: center;">एमएम३</td> </tr> <tr> <td>अप्रोच तथा वर्थ के लिए कुल निकर्षण</td> <td style="text-align: center;">०.२५</td> <td style="text-align: center;">एमएम३</td> </tr> <tr> <td>चैनल तथा वर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण</td> <td style="text-align: center;">०.२२</td> <td style="text-align: center;">एमएम३</td> </tr> <tr> <td>अप्रोच चैनल में निकर्षण दर</td> <td style="text-align: center;">९६५</td> <td style="text-align: center;">रु०/घ.पी.</td> </tr> <tr> <td>कुल राशि (रु० लाखों में)</td> <td style="text-align: center;">२४५९।४३</td> <td style="text-align: center;">रु० लाख</td> </tr> <tr> <td>प्रभाजित राशि</td> <td style="text-align: center;">२१०७।८९</td> <td style="text-align: center;">रु० लाख</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	मूल्य	इकाई	अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए	०.१७	एमएम३	बार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई	८४०	मीटर	बीओटी बार्ज जेट्टी की लम्बाई	०.१३	एमएम३	बीओटी के लिए प्रभाजित मात्रा वर्थ के लिए निकर्षण मात्रा	०.०८	एमएम३	अप्रोच तथा वर्थ के लिए कुल निकर्षण	०.२५	एमएम३	चैनल तथा वर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण	०.२२	एमएम३	अप्रोच चैनल में निकर्षण दर	९६५	रु०/घ.पी.	कुल राशि (रु० लाखों में)	२४५९।४३	रु० लाख	प्रभाजित राशि	२१०७।८९	रु० लाख
विवरण	मूल्य	इकाई																														
अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के लिए	०.१७	एमएम३																														
बार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई	८४०	मीटर																														
बीओटी बार्ज जेट्टी की लम्बाई	०.१३	एमएम३																														
बीओटी के लिए प्रभाजित मात्रा वर्थ के लिए निकर्षण मात्रा	०.०८	एमएम३																														
अप्रोच तथा वर्थ के लिए कुल निकर्षण	०.२५	एमएम३																														
चैनल तथा वर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण	०.२२	एमएम३																														
अप्रोच चैनल में निकर्षण दर	९६५	रु०/घ.पी.																														
कुल राशि (रु० लाखों में)	२४५९।४३	रु० लाख																														
प्रभाजित राशि	२१०७।८९	रु० लाख																														
5.	कार्गो प्रहस्तन प्रभार गणना:	1 प्रतिशत प्रतिमानक बार्ज जेट्टी परियोजनाओं के लिए पहले से ही बहुत कम है क्योंकि इसमें सामान्य तौर पर लगातार सिलटेशन के मामले शामिल होते हैं। यह देखना अत्यावश्यक है कि इसी तरह की परियोजना के लिए अनुमोदित प्रशुल्क मामला सं. टीएमपी/४५/२०११/केपीटी दिनांक १८ जून २०१२ द्वारा केपिटल निकर्षण के ९० प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण पर विचार किया गया था।																														
	केपीटी द्वारा सुविचारित विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो के ७०।।१० अनुपात का पिछले वर्षों २००९–१० से २०११–१२ तथा दिसम्बर २०१२ तक के दौरान केपीटी में प्रहस्तित सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के लिए विदेशी तथा तटीय कार्गो के वर्षवार अनुपात के संदर्भ में औचित्य बताएं।	९०।।१० का अनुपात विदेशी तथा तटीय कार्गो के लिए ऐतिहासिक रूप से देखा गया है। टीएमपी/४५/२०११/टीएमपी दिनांक १८ जून २०१२ के लिए अनुमोदित प्रशुल्क हेतु विचार किया गया था। २००९–१० से २०११–१२ के लिए यातायात आंकड़े निम्नवत् हैं। बार्ज जेट्टी में प्रहस्तित किया जाने वाला कोई कार्गो नहीं है, सभी प्रहस्तित कार्गो विदेशी माने जाएं।																														
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">घटक/श्रेणी</th> <th style="text-align: center;">२००९-१०</th> <th style="text-align: center;">२०१०-११</th> <th style="text-align: center;">२०११-१२</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क) शुष्क बल्क</td> <td style="text-align: center;">५८९३८</td> <td style="text-align: center;">१६५६२८</td> <td style="text-align: center;">२०११४५</td> </tr> <tr> <td>ख) ब्रेक बल्क</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>लकड़ी लट्ठे</td> <td style="text-align: center;">०</td> <td style="text-align: center;">९२५७७</td> <td style="text-align: center;">११०७८४</td> </tr> </tbody> </table>	घटक/श्रेणी	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२	क) शुष्क बल्क	५८९३८	१६५६२८	२०११४५	ख) ब्रेक बल्क				लकड़ी लट्ठे	०	९२५७७	११०७८४														
घटक/श्रेणी	२००९-१०	२०१०-११	२०११-१२																													
क) शुष्क बल्क	५८९३८	१६५६२८	२०११४५																													
ख) ब्रेक बल्क																																
लकड़ी लट्ठे	०	९२५७७	११०७८४																													
6.	भंडारण प्रभार गणना:	विराम समय व्योरे आंकड़ों के अनुसार परिकलित नहीं किए गए हैं, क्योंकि इन्हें व्यवस्थित/प्रेषित नहीं किया जा रहा है। तथापि, अस्थायी रूपसे, निम्नलिखित पर विचार किया जा सकता है:																														
(i).	पिछले वर्षों २००९–१० से २०११–१२ और दिसम्बर २०१२ तक के दौरान केपीटी में प्रहस्तित सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील का वास्तविक औसत विराम समय वर्षवार तथा कार्गोवार अलग-अलग भेजे।	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">क्र. सं.</th> <th style="text-align: center;">घटक</th> <th style="text-align: center;">विराम समय-दिनों की संख्या</th> <th style="text-align: center;">आमुकियां</th> <th style="text-align: center;">घटक</th> <th style="text-align: center;">विराम समय-दिनों की संख्या</th> <th style="text-align: center;">अभूति क्तया</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>आयात</td> <td></td> <td></td> <td>नियोत</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	घटक	विराम समय-दिनों की संख्या	आमुकियां	घटक	विराम समय-दिनों की संख्या	अभूति क्तया		आयात			नियोत																		
क्र. सं.	घटक	विराम समय-दिनों की संख्या	आमुकियां	घटक	विराम समय-दिनों की संख्या	अभूति क्तया																										
	आयात			नियोत																												

5.1. अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के कवर के अधीन प्रश्नों पर जवाब देते समय, केपीटी ने अपना प्रस्ताव भी संशोधित किया है। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013 के बीच तुलनात्मक विधि नीचे सारबद्ध की गई है:-

- (i). वार्ज जेटटी की क्षमता 6.29 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है। फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता भी 4.55 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर बनाए रखी गई है।
- (ii). परियोजना की कुल लागत ₹ 0 27119.22 लाख बनाए रखी गई है।
- (iii). परिचालन लागत:
पहले अनुमानित परिचालन लागतों में कोई बदलाव नहीं किया गया है, सिवाय लाइसेंस शुल्कों में परिवर्तन के जो नीचे दिया गया है:-

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013		
बैंकअप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेटटी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95
गोदियों के भीतर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14
महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90
कुल लाइसेंस शुल्क			316.66			322.99

(iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

(₹ 0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013		
		कार्ग प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए	कार्ग प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए
(i).	आरओसीई @ 16%	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71
(ii).	परिचालन लागत	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02

5.2. कार्ग प्रहस्तन गतिविधि की परिचालन लागत में उपर्युक्त प्रभारों के मददेनजर, तुना वार्ज जेटटी में कार्ग प्रहस्तन के लिए केवल उन्हीं पोतों के लिए प्रशुल्क में बदलाव किया गया है जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं कर रहे हैं, नीचे दिए गए हैं:-

दर प्रति मीट्रिक टन ₹ 0 में

क्र.सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुल्क बल्कि कार्ग	73.98	44.39	74.04	44.43
2.	स्टील	138.72	83.23	138.84	83.30
3.	टिम्बर	221.94	133.17	222.13	133.28

6. चूंकि केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा भेजे गए पत्र के अधीन भेजे गए प्रश्नों के जवाब में कुछ कमियां पाई गई थीं, इसलिए हमारे पत्र दिनांक 8 फरवरी 2013 और 11 फरवरी 2013 द्वारा केपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14/15 फरवरी 2013 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
(i).	क्र.सं. (1)(i)- सामान्य के लिए केपीटी के जवाब के संदर्भ में, केपीटी से अनुरोध है कि वह स्पष्ट करे कि क्या अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विहिन्त घटक प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रावधान	हालांकि विहिन्त घटक या सेवाओं के लिए दोबारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए ऐसा विशिष्ट प्रावधान नहीं हो सकता, परन्तु प्रस्तावित परियोजना के लिए विभिन्न निवेश तथा क्षमता पर एकसाथ विचार करना, उपर्युक्त प्रशुल्कों पर पहुंचने के लिए,

	<p>किया गया है अथवा पांच वर्षों की अवधि के द्वीपार समान सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए, ऑफर प्राप्त नहीं होने के आधार पर और क्षमता आदि जैसे परियोजना पैरामीटरों में बदलाव, जब विहिनत घटक प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क अथवा रामान सेवाएं उपलब्ध करवाना पत्तन को पहल ही उपलब्ध करवाया जा चुका है।</p>	<p>प्रशुल्क प्रस्ताव इस परियोजना के लिए नये तथा समर्पित विशेष प्रशुल्क पर विचार किया जा सकता है। इसके अलावा, टीएमपी तेरका में शुल्क बल्क टर्मिनल के लिए पृथक प्रशुल्क पहले से अनुमोदित कर चुका है जब 13वें से 16वें कार्यों बर्थ परियोजना के लिए अनुमोदित प्रशुल्क उपलब्ध थे। उस समय भी कांडला क्रीक से बाहर स्थान तथा परियोजना की भिन्नताओं पर विचार किया गया था। इस प्रकार, वही कारण यहां भी लागू होते हैं। इसलिए, केपीटी टीएमपी से अनुरोध करता है कि नए अनुमोदन के लिए प्रस्तावित परियोजना हेतु प्रशुल्कों के प्रस्ताव पर विचार करें।</p>																			
(ii).	<p>क्र.सं. (1)(v)- सामान्य में यथा अनुरोध, केपीटी ने स्पष्ट नहीं किया है कि यह सुनिश्चित करना कैसे परिकल्पित करता है कि प्रचालक जेटटी पर 4 सं. से अधिक एक्सक्वेटर और ओटीबी में 1 सं. से अधिक फ्लॉटिंग क्रेन तैनात करते हुए विंडफाल लाभ अर्जित नहीं करेगा।</p>	<p>शुल्क बल्क टर्मिनल के लिए टीएमपी दिशानिर्देश, 2008 विनाघाट की लम्बाई पर ध्यान दिए उपस्कर प्रहस्तन की न्यूनतम संख्या का सुझाव देता है। इस प्रकार, यहां भी यही संकल्पना लागू करते हुए, न्यूनतम निर्धारित किया जा सकता है परन्तु अधिकतम संख्या नहीं। तथापि, यह ध्यान रखने के लिए कि बीओटी प्रचालक ने उपयोक्ताओं की लागत पर विंडफाल लाभ अर्जित नहीं किया था, यह प्रस्तावित किया गया है कि रियायत करार में प्रावधान प्रशुल्क संशोधन में शामिल किया जाए यदि बीओटी प्रचालक बार्ज जेटटी एवं फ्लॉटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमताओं की अपेक्षा अधिक यातायात का प्रहस्तन करता है।</p>																			
(iii).	<p>क्र.सं. - (3)(i)(क) पूँजी लागतों – सिविल लागतों लागू करते समय, केपीटी सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित किराया अनुसूची प्रेषित करे। तथापि, यह केपीटी के पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के साथ संलग्न नहीं पाया गया था।</p>	<p>लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की प्रासंगिक अनुसूची भेजी गई है।</p>																			
(iv).	<p>क्र.सं. (4)(iv) – परियालन लागतों पर, केपीटी ने बताया है कि फोर्कलिफ्टों का नामकरण अंतरपरिवर्तित किया गया है और लागत गणना सही है क्योंकि 5 मी.ट. फोर्क लिफ्टों की 6 सं. और 10 मी.ट. की 3 सं. क्रमशः 10 लिटर तथा 7 लिटर प्रति घंटा का उपभोग करते हैं। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपक्रंत प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान 10 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग 10 मी.ट. फोर्कलिफ्टों तथा 7 लिटर प्रति घंटा 5 मी.ट. फोर्कलिफ्टों के लिए सुविचारित किया गया था, जैसा केपीटी द्वारा उस प्रासंगिक समय पर प्रस्तावित किया गया था। केपीटी ईंधन लागतों की गणना में जरूरी सुधार करे।</p>	<p>संशोधित टीएमपी प्रस्ताव में जरूरी सुधार किए गए हैं।</p>																			
(v).	<p>क्र.सं. (3)(i)(ज) और क्र.सं. 4(ii) के अपने जवाब में, केपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण के लिए प्रभाजन हेतु अप्रोच चैनल में निकर्षण दर के लिए ₹ 965/- प्रति घ.मी. की दर पर विचार किया था। तुना जेटटी को अप्रोच चैनल में निकर्षण अपेक्षा के संबंध में केपीटी द्वारा प्रेषित कार्यवृत्त दिनांक 15 जुलाई 2010 की प्रति निकर्षण के लिए राशि ₹ 661.80 का संदर्भ बनाती है। यह स्पष्ट नहीं है कि दर कोटिल या अनुरक्षण निकर्षण से संबंधित है। केपीटी से अनुरोध है कि अनुरक्षण निकर्षण के लिए ₹ 21.07 करोड़ की राशि पर पहुंचने में अपने द्वारा सुविचारित ₹ 965/- प्रति घ.मी. की दर के समर्थन में बजटीय कोटेशन/कार्य आदेश जैसे दस्तावेजी साक्ष्य प्रेषित करे।</p>	<p>पूर्ववर्ती जवाब के संबंध में, उपलब्ध करवाए गए दस्तावेजी साक्ष्यों ₹ 0 2894.69 लाख (दस्तावेजी प्रभाजनों में उपलब्ध करवाई गई गणना) पर अप्रोच चैनल में निकर्षण की लागत के लिए प्रखंड अनुमान हेतु 7 पक्षों से प्राप्त कोटेशन शामिल हैं जो यदि संलग्न किए गए कार्यवृत्तों में उल्लिखित निकर्षण की अनुमानित मात्रा अर्थात् 3 लाख घन मीटर ₹ 964.89 पूर्णांकित ₹ 965/घ.मी. की दर देता है। पूँजी तथा अनुरक्षण निकर्षण के लिए इसपर विचार किया गया है।</p>																			
(vi).	<p>क्र.सं. - (3)(i)(च)(iii) - पूँजी लागतों – सिविल लागतों पर किए गए अनुरोध अनुसार, केपीटी ने केपीटी द्वारा सुनियत प्रत्येक परिसंपत्ति और प्रचालक को हस्तांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मामले में मौजूदा लिखित मूल्य नहीं भेजा है।</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>निवास भवन</th> <th>पुरा होने की दर</th> <th>पुरा होने के अनुमानीय दूरी</th> <th>निवास भवन के लिए वायदाकाल अप्रैल 2012</th> <th>दर पर अनुमानीय (%)</th> <th>अप्रैल 2012 की दर पर अनुमानीय (%)</th> <th>2012 के अनुमानीय मूल्य</th> <th>2013 के अनुमानीय मूल्य</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>सिविल जाट - भाग 3 (बीओटी प्रचालक की स्वामित्वात्तरी की जांच वाली 100 % जेटटी के लिए)</td> <td>2007</td> <td>₹6425934.11</td> <td>50</td> <td>6</td> <td>2%</td> <td>12%</td> <td>3219112.093</td> <td>23406822.02</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	निवास भवन	पुरा होने की दर	पुरा होने के अनुमानीय दूरी	निवास भवन के लिए वायदाकाल अप्रैल 2012	दर पर अनुमानीय (%)	अप्रैल 2012 की दर पर अनुमानीय (%)	2012 के अनुमानीय मूल्य	2013 के अनुमानीय मूल्य	1	सिविल जाट - भाग 3 (बीओटी प्रचालक की स्वामित्वात्तरी की जांच वाली 100 % जेटटी के लिए)	2007	₹6425934.11	50	6	2%	12%	3219112.093	23406822.02
क्र. सं.	निवास भवन	पुरा होने की दर	पुरा होने के अनुमानीय दूरी	निवास भवन के लिए वायदाकाल अप्रैल 2012	दर पर अनुमानीय (%)	अप्रैल 2012 की दर पर अनुमानीय (%)	2012 के अनुमानीय मूल्य	2013 के अनुमानीय मूल्य													
1	सिविल जाट - भाग 3 (बीओटी प्रचालक की स्वामित्वात्तरी की जांच वाली 100 % जेटटी के लिए)	2007	₹6425934.11	50	6	2%	12%	3219112.093	23406822.02												

			2 सेवागुरुक लीनिंग लिंग उपचार कार्यालय न्हा नगर में भद्राम शुल्काता वे क्षुर स्टेप /कुल 35 हेक्टर + (25000000) 3000000/19000 रु सम्पादित 19 हेक्टर भवनवाल पार्किंग	2007	13575000.49	50	5	2%	12%	1629107.456	1194678.02
			3 बिल्डिंग्स (2 में से 1 दावर के लिए) इमारत - 2500000/2 वारिसाल का फैज़िल ही शुल्क	2008	1279134	50	5	2%	10%	127913.4	118113.4
											3670455.05

7.1. अपने पत्र दिनांक 14/15 फरवरी 2013 के कवर के अधीन प्रत्युत्तर देते समय, केपीटी ने अपने प्रस्ताव को दोबारा संशोधित किया था। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14/15 फरवरी 2013 के बीच तुलनात्मक स्थिति निम्नवत् सारबंदू की गई है—

- (i). बार्ज जेटटी की क्षमता 6.29 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है। फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है।
- (ii). परियोजना की कुल लागत भी रु 27119.22 लाख बनाए रखी गई है।
- (iii). परिचालन लागत:

परिचालन लागत में बदलाव नीचे दिए गए हैं—

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14/15 फरवरी 2013		
फोर्क लिफ्ट ट्रक (10मी.ट.)		191.76			191.76				95.88
फोर्क लिफ्ट ट्रक (5मी.ट.)		67.12			67.12				134.23
वैकअप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेटटी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95	141670	195.49	276.95
गोदियों के भीतर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14	19000	195.49	37.14
महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90	9108	97.74	8.90
कुल लाइसेंस शुल्क		316.66			322.99				322.99

- (iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

(रु 10 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14/15 फरवरी 2013		
		कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	वर्ध किराये के लिए	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	वर्ध किराये के लिए	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	वर्ध किराये के लिए
(i).	आरओसीई @ 16%	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71

(ii).	परिचालन लागत	5199.20	1254.66	2625.31	5205.63	1254.66	2525.31	5176.77	1254.66	2525.31
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	7893.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	7671.41	1731.39	3893.02

7.2. कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की परिचालन लागत में उपर्युक्त प्रभारों के मध्येनजर, उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेटटी में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में बदलाव किया गया है जो ओटीवी में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं कर रहे हैं, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार नीचे दिए गए हैं:

- (i). उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेटटी में कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीवी में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं कर रहे हैं।

दर प्रति भौटिक टन रु 0 में

		प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 / 15 फरवरी 2013			
क्र. सं.	विवरण	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	73.98	44.39	74.04	44.43	73.77	44.26
2.	स्टील	138.72	83.23	138.84	83.30	138.32	82.99
3.	टिप्पर	221.94	133.17	222.13	133.28	221.30	132.78

- (ii). मंडारण प्रभार:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 / 15 फरवरी 2013
दर प्रति टन / दिन प्रथम 7 दिनों के लिए निःशुल्क अवधि के बाद	₹ 1.25	₹ 1.25	₹ 1.24

- (iii). विविध प्रभार:

	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 / 15 फरवरी 2013
रु 0 प्रति टन	₹ 6.11	₹ 6.11	₹ 6.09

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 फरवरी 2013 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और आरएफक्यू आवेदक ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में, केपीटी से कुछ सूचना / स्पष्टीकरण प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी 2013 के कवर के अधीन अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे जोकि नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	प्रश्न	स्पष्टीकरण
(i).	औधित्य बताएं कि क्यों विहिनत घटक के लिए अपफंट प्रशुल्क तुना में अपेक्षित है और कैसे तुना परियोजना बंदर बेसिन में परिकल्पित परियोजना से मिल्न है।	<ul style="list-style-type: none"> • तुना पत्तन एक पृथक सेटेलाइट पत्तन है जो कांडला पत्तन से 20 कि.मी. दूर है। • इसके अलावा, तुना पत्तन को पृथक अनुमोदित दरों जो कांडला पत्तन के लिए उन लाग की अपेक्षा पृथक है, वाले पृथक पत्तन के रूप में मान्यता दी गई है। • बंदर बेसिन में बार्ज जेटिटयां कांडला क्रीक (जो कच्छ खाड़ी से निकलने वाला एक बड़ा क्रीक है जहां सभी मौजूदा कांडला पत्तन सुविधाएं विकसित की गई हैं) के भीतर “सी” आकृति से मिलताजुलते बेसिन के भीतर है जब तुना पर प्रस्तावित बार्ज जेटिटयां कच्छ खाड़ी से निकलने वाले नक्ती क्रीक से बहुत तंग क्रीक पर स्थापित किए जाने हैं। • दोनों स्थानों का भौगोलिक तथा शीतोष्ण वातावरण ५८-दूसरे से बिल्कुल मिल्न है।

- बंदर बेसिन धिरा हुआ है और कांडला पत्तन पर विकसित सभी मूल अवसंरचना सुविधाओं की पहुंच है जबकि तुना पत्तन एक ग्रीनफोल्ड साइट की तरह है।
- प्रस्तावित तुना बार्ज जेटिटों के मामले में अप्रौद्य बैनल का अनुरक्षण निकर्षण महत्वपूर्ण है और वर्तमान में इसकी लागत ₹ 21 करोड़/वार्षिक है जबकि यह बंदर बेसिन के लिए अपेक्षित नहीं है।
- उपर्युक्त बिन्दुओं पर विचार करते हुए, जद्योग अंशधारक जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था और इस तथ्य पर सहमति व्यक्त की थी कि बंदर बेसिन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क प्रस्तावित तुना बार्ज जेटी परियोजना के लिए लागू नहीं किए जाने चाहिए।
- इसके अलावा, बंदर बेसिन परियोजना के लिए पत्तन ने अनुमोदित अपक्रंत प्रशुल्क के साथ आरएफपी आमंत्रित किया था। प्रतिसाद में, कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी। इसपर विचार करते हुए केपीटी बोर्ड पत्तन के आतंरिक संसाधनों के माध्यम से सुविधाएं विकसित करने पर पहले ही निर्णय ले चुका है। तदनुसार, अनुमोदित अपक्रंत प्रशुल्क को डि-नोटिफाइ करने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है।
- उपर्युक्त सभी तकांकों—वाणिज्यिक पैरामीटर इन दो परियोजनाओं की परियोजना लागतों के अंतर में देखा जा सकता है। इसके अलावा, सर्वोत्तम क्षमता, जेटी लम्बाई, और प्राप्त एमएमटीपीए पूँजी लागत के लिए भिन्नताओं का विश्लेषण किया गया है।

क्र. सं.	पूँजी लागत में अन्तर ₹ 0 लाखों में	तुना बीओटी	बंदर बेसिन बीओटी	अन्तर
1	बर्थ निर्माण	3975	1024	2951
2	संपर्क पुल	2301	0	2301
3	रेलवे लाइन	1424	0	1424
4	पूँजी निकर्षण	3870	548	3322
5	केपीटी को अपक्रंत	801	960	-160
6	अनुषंगी अवसंरचना सहित बैंक अप क्षेत्र का विकास	6932	2546	4386
7	उपस्कर, विद्युतीय रण, ल्यूमिनेशन आदि	6525	5192	1333
8	विविध लागत	1291	514	778
	कुल परियोजना लागत	27119	10784	16336
	एमएमटीपीए में क्षमता में अंतर	6.29	4.71	1.58
	₹ 0 लाख प्रति एमएमटीपीए क्षमता	4311	2290	2021.98
	जेटी लम्बाई में अन्तर मीटरों में	660.00	461.5	198.5
	अनुरक्षण निकर्षण लागत में भिन्नता ₹ 0 लाखों में	2107.89	492.75	1615.1

केपीटी ने ऊपर चर्चा किए गए सभी बिन्दुओं को निम्नवत् सारबद्ध किया है:

- तुना एक पृथक पत्तन है,
- दूरवर्ती रथान्,
- परियोजना से संबंधित तकनीकी—वाणिज्यिक भहतु।
- उच्चतर लागत तथा क्षमताओं की वजह से परियोजना के लिए पृथक प्रशुल्क की अपेक्षा पर उद्योग उपयोक्ताओं/बोलीदाता भागीदारों ने सहमति व्यक्त की है।
- बंदर बेसिन के अनुमोदित प्रशुल्क की अप्रासंगिकता इसके मद्देनजर कि केपीटी को बोलियां प्राप्त नहीं हुई थीं और इसे डि-नोटिफाइ करने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, बीओटी अध्यार पर तुना में बार्ज जेटी की प्रस्तावित परियोजना के लिए पृथक प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए इसका प्रस्ताव किया गया है क्योंकि पहले टाएमपी दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.2 को आकर्षित नहीं करता है।

(ii).	बर्थ लम्बाई 660 मी. पर विचार करने का आवार।	<p>कांडला पत्तन ने कच्छ की खाड़ी से आने वाले कांडला क्रीक के भीतर अपनी सभी सुविधाएं विकसित कर ली हैं। कांडला क्रीक की ड्राफ्ट की सीमा है क्योंकि इसकी भौगोलिक स्थिति और हारबर की प्रकृति भिन्न है। वर्तमान में, कांडला क्रीक का ड्राफ्ट टाइडल विंडों के साथ 12.5 मी. है। तकनीकी-आधिक व्यवहार्यता के अनुसार, ड्राफ्ट अधिकतम 13 मी. तक गहरा किया जा सकता है। तथापि, मौजूदा शिपिंग मार्केट परिदृश्य को देखते हुए, बड़े पारसंल आकार वाले गहरे डुबाव वाले पोत मालमाड़ा लागतों को करने के लिए तैनात किया जा रहे हैं। ये पोत 13 मी. से अधिक डुबाव की अपेक्षा करते हैं। ऐसे पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए, पीपीपी मोड पर कच्छ खाड़ी में कांडला क्रीक के बाहर तुना तेकरा में केपीटी द्वारा गहरे डुबाव वाला शुक्क बल्क टर्मिनल विकसित किया जा रहा है।</p> <p>केपीटी के पास वर्तमान में 13 शुक्क कार्गो बर्थ हैं जो बढ़कर अगले दो वर्षों में 16 हो जाएंगे। ये बर्थ 12.5 तक के डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन कर सकते हैं जो ट्रेड की मांग को पूरा करने के लिए बढ़ाकर 13 मी. किया जाएगा, इन बर्थों को ओटीबी में बार्जों के माध्यम से मेकनिज वाले लाइटरेज के माध्यम से गहरे डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन करना होगा। इसपर विचार करते हुए, प्रचलित बाजार परिदृश्य में मौजूदा शुक्क कार्गो बर्थ प्रतिस्पर्धा को बनाए रखने के लिए काफी बार्ज प्रहस्तन सुविधाएं विकसित किए जाने की जरूरत है। बार्ज सुविधाएं इस भतानुसार भी अपेक्षित हैं कि मौजूदा कार्गो बर्थों का उच्च उपयोग किए जाने पर भी, क्षमता की लगातार कमी रहती है जो विकसित की जा रही बार्ज सुविधाओं द्वारा पूरी की जा सकेगी। तुना पत्तन, जिसका अभी बहुत कम विकास हुआ है, में बार्ज प्रहस्तन की उच्च संभावना है। इसलिए, केपीटी पीपीपी रास्ते से 660 मीटर की लम्बाई के साथ तुना बार्ज जेट्टी के विकास के लिए परियोजना लाना चाहता है।</p> <p>अब, जहां तक प्रस्तावित बार्ज जेट्टी की लम्बाई अर्थात् 660 मीटर का संबंध है, जेट्टी लम्बाई ओटीबी से तुना बार्ज जेट्टी तक कार्गो मात्रा के संचलन के लिए अपेक्षित बार्जों की संख्या के व्यवस्थापन के रूप में निर्धारित की गई है जो तुना बार्ज जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता के समकक्ष या बराबर है। 660 मी. लम्बाई 6 बार्जों को व्यवस्थित करने के लिए पूरी तरह से तर्कसंगत है जो 6.57 एमएमटीपीए की कार्गो मात्रा के संचलन के लिए सक्षम है जो तुना में बार्ज जेट्टी की क्षमता अर्थात् 6.29 एमएमटीपीए से थोड़ी ज्यादा है। इसके अलावा, तुना बार्ज जेट्टी की लम्बाई वास्तविक है यदि 4.71 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता के लिए 461 मीटर की बंदर बेसिन जेट्टी लम्बाई की पहले से अनुपोदित प्रशुल्क से तुलना की जाती है।</p>
(iii).	जांच करें और पुष्टि करें कि तुना में बार्ज जेट्टी के विकास की परियोजना इसकी व्यवसाय योजना में है।	केपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित परियोजना केपीटी की पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। इसकी प्रति भेजी गई है।
(iv).	निकर्षण के लिए रु 965 प्रति घन मीटर की इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	<p>7 पक्षों से प्राप्त बजटीय कोटेशनें और इसपर आधारित दर की गणना अवलोकन के लिए संलग्न किए गए हैं। जैसाकि संलग्नक में देखा गया है, निर्धारित दर उपयुक्त दिखाई देती है और प्रस्तावित परियोजना साइट में प्रचलित धरातलीय वास्तविकताओं के मद्देनजर कार्य योग्य है अर्थात्</p> <ul style="list-style-type: none"> • नक्ती क्रीक की बहुत कम घौड़ाई • ज्वारमाटीय भिन्नताओं की वजह से समय की सीमित उपलब्धता • ड्रेजरों का प्रकार जो क्रीक में व्यवस्थित किया जा सकता है। • पहले से उपलब्ध सीमित गहराई

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यारे इमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के तहत विकसित किए जाने वाले कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर प्रहसित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी प्रकार के शुक्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए हैं। प्रस्तावित परियोजना केपीटी की पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।

यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में (तत्कालीन) पोत परिवहन संस्थान के अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

यह दोहराया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/45/2011-केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सभी उपर्युक्त समान कार्गो के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारित किए थे।

अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमाएं उपर्युक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए हैं और अगले पांच वर्षों के दौरान चिह्नित कार्गो के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर लागू होगी। दूसरे शब्दों में, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सभी प्रकार के शुल्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए वर्ष 2012 में निर्धारित अपक्रांत प्रशुल्क सामान्यतः केपीटी में जून 2017 तक बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर लागू होनी चाहिए।

हालांकि तुना केपीटी के नियंत्रणाधीन है, परन्तु यह कांडलासे 20 कि.मी. दूर स्थित पृथक सेटेलाइट पत्तन है। तुना को बंदर बेसिन की तुलना में हरित क्षेत्र माना जाता है जिसकी सभी मूलभूत अवसंरचना सुविधाओं तक पहुंच है। यह भी दावा किया गया है कि बंदर बेसिन तथा तुना का औगोलिक और टोपोग्राफी एक-दूसरे से बिल्कुल अलग है। केपीटी की यह स्थिति है कि तुना में प्रस्तावित बार्ज सुविधा पहुंच चैनल के अनुरक्षण निकषण के रूप में पर्याप्त निवेश की मांग करती है। तकनीकी-आर्थिक पैरामीटर जो दो परियोजनाओं के निरूपण को शासित करते हैं, एक-दूसरे से बिल्कुल मिल देखे गए हैं। तुना तथा कांडला जहां बंदर बेसिन स्थित है वे कांडला तथा तुना में केपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान के पृथक सैट द्वारा शासित किए जाते हैं। सभी प्रायोगिक प्रयोजनों के लिए, तुना एक अलग पत्तन प्रतीत होता है यद्यपि कांडला पत्तन तथा तुना में सुविधाएं एक ही प्रबन्धन के नियंत्रणाधीन हैं। यह उल्लेखनीय है कि केपीटी ने बंदर बेसिन बार्ज जेटी के लिए जून 2012 में अनुमोदित अपक्रांत प्रशुल्क की अधिसूचना वापिस लेने की प्रक्रिया शुरू कर दी है, क्योंकि यह अपने स्वयं के सासाधनों का उपयोग करते हुए बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा विकसित करने की परिकल्पना करता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, तुना पत्तन में विकसित की जाने वाली बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए हमने मामले के और विश्लेषण की प्रक्रिया शुरू कर दी है।

केपीटी को यह स्पष्ट किया गया है कि फरवरी 2008 के पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिए अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल तुना में प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान केपीटी में चिह्नित कार्गो/सेवाओं के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

केपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित किए गए अपक्रांत प्रशुल्क आउटर तुना बॉय (ओटीबी) में शुल्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील तथा बैग कार्गो और एक्सकेटरों तथा समर्थक सुविधाओं जैसे फ्लोटिंग क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए टिम्बर तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए है। यदि केपीटी द्वारा तुना में उक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए केपीटी द्वारा निरूपित इस कार्यपद्धति में कोई बदलाव किया जाता है तो कार्यपद्धति में बदलाव, यदि किया जाता है तो, को लेने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

(ii). केपीटी ने अपना प्रस्ताव दिसम्बर 2012 में दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 फरवरी 2013 के कावर के अधीन एक संशोधित प्रस्ताव अप्रेषित किया था, जैसा पहले स्पष्ट किया गया है। यह प्रस्ताव परिचालन लागतों की गणना में कुछ शुद्धियां शामिल करने के लिए ही संशोधित किया गया है, जैसा हमारे द्वारा उल्लिखित किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ केपीटी का संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 फरवरी 2013 संशोधित किया गया है।

(iii). यातायात में बुद्धि के कारण, कांडला पत्तन में मौजूदा शुल्क कार्गो बर्थों का बहुत ज्यादा उपयोग किया जाता है। केपीटी में मौजूदा शुल्क कार्गो बर्थों पर दबाव को कम करने और संभावित मांग को पूरा करने तथा भविष्य में व्यवसाय आर्किक, करने के लिए केपीटी ने तुना में बार्जों के माध्यम से कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की है। पत्तन का प्रस्ताव आउटर तुना बॉय (ओटीबी) में गियर वाले और बिना गियर वाले दोनों प्रकार के पोतों द्वारा लाए जाने वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। बिना गियर वाले पोतों से कार्गो ओटीबी में तैनात फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। उसके पश्चात, बार्ज द्वारा कार्गो को जेटी में लाया जाएगा और तुना में एक्सकेटरों तथा उपस्कर की सहायता से प्रहसित किया जाएगा।

केपीटी ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए दिखाई देता है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं, परन्तु प्रतिमानक इलैक्ट्रिक लेवल लिफिंग (ईएलएल) क्रेनों और उपस्कर के विभिन्न सैट की तैनाती के संदर्भ में हैं। फ्लोटिंग क्रेन तथा एक्सवेटरों द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में स्पष्ट प्रतिमानक नहीं हैं।

जैसाकि केपीटी द्वारा बताया गया है, उच्चतर क्षमता वाले पोत बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में लंगर डालकर खड़े किए जाएंगे और बार्ज जेटटी में कार्गो को लाने के लिए ओटीबी में बड़े आकार के मदर पोतों से बार्जों में कार्गो की उत्तराई तथा लदाई के लिए फ्लोटिंग क्रेन आवश्यक बताए गए हैं।

दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अनुज्ञा प्रदान करता है कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्य के आधार पर मानकों में जरूरी समायोजन कर सकता है। इसलिए, बार्ज जेटटी तथा ओटीबी में प्रस्तावित उपस्कर की तैनाती के बारे में केपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के आधार पर, हालांकि वे बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित से भिन्न हैं, परन्तु इस विश्लेषण में उनपर विचार किया गया है।

इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना-प्रासंगिक होगा कि हालांकि अपफ्रंट दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ में ईएलएल क्रेनों की तैनाती निर्धारित करता है, ईएलएल क्रेनों के स्थान पर हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की तैनाती कुछ अन्य महापत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वीजो विद्युत्प्रसार यत्तन न्यास (वीओसीपीटी), न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में कार्गो परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारित से भिन्न हैं, परन्तु इस विश्लेषण में उनपर विचार किया गया है।

(iv). सर्वोत्तम क्षमता:

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:

- (i). केपीटी ने तुना सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता 4 सं. एक्सकवेटरों द्वारा कार्गो की प्रहस्तन दर के आधार पर 6.29 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। एक्सकवेटरों के लिए दिशानिर्देशों में कोई स्पष्ट मानक निर्धारित नहीं है। 70 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ प्रति एक्सकवेटर प्रति घंटा 100 फेरों पर विचार करते हुए, एक एक्सकवेटर की 4.5 घ.मी. बकेट क्षमता को 1 टन प्रति घ.मी. के बराबर रखते हुए और 24 परिचालन घंटे प्रति एक्सकवेटर प्रतिदिन के आधार पर, केपीटी ने 4 एक्सवेटरों द्वारा 30240 टन प्रतिदिन पर शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर निर्धारित की है। सुविचारित पैरामीटर उपस्कर की दरित क्षमता और वास्तविक कार्यनिष्ठादान पर अधारित बताए गए हैं। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करते हुए, केपीटी ने स्टील तथा बैग कार्गो की प्रहस्तन दर 16127 टन प्रतिदिन और टिम्बर लट्ठों की प्रहस्तन दर 10080 टन प्रतिदिन निर्धारित की है।
- (ii). केपीटी ने बार्जों के आवागमन के आधार पर तुना जेटटी में अधिकतम 4 सं. एक्सवेटरों की तैनाती को तर्कसंगत ठहराने की मांग की थी। केपीटी के अनुसार, बार्जों के माध्यम से कार्गो का आवागमन केवल उच्च ज्वार भाटा के दौरान ही संभव होगा, परिणामस्वरूप प्रत्येक बार्ज द्वारा एक दिन में केवल दो चक्कर ही लगाए जाएंगे। 680 मीटर की जेटटी लम्बाई के लिए 1500 मी.ट. की 6 बार्जों की तैनाती और एक दिन में प्रत्येक बार्ज द्वारा दो चक्कर लगाए जाने पर विचार करते हुए, केपीटी ने बार्जों की कार्गो प्रहस्तन क्षमता 6.57 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित की है। तदनुसार, तदनुरूपी मात्रा प्रहसित करने के लिए, ऊपर की गई चर्चा के अनुसार एक्सकवेटरों की प्रहस्तन दर के आधार पर, केपीटी ने 4 सं. एक्सकवेटरों की आवश्यकता निर्धारित की है। इसके अलावा, केपीटी ने बंदर बेसिन परियोजना के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेश के संदर्भ में लिया है, जिसमें केपीटी ने पुष्टि की थी कि तकनीकी पैरामीटरों जैसे घाट लम्बाई, लेआउट, कार्गो मिश्रण, घाट की आकृति केक मामले में बार्जों की स्थिति पर विचार करते हुए, बंदर बेसिन के मामले में 460 मीटर की कुल बार्ज जेटटी लम्बाई पर विचार करते हुए, जिसे 3 सं. एक्सवेटर लिया गया है। प्रस्तावित परियोजना की 660 मीटर बार्ज जेटटी लम्बाई के लिए 4 सं. एक्सवेटर पूर्णतः तर्कसंगत है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत तर्क पर विचार किया गया है।

660 मीटर की प्रस्तावित बार्ज जेटटी की लम्बाई के संदर्भ में, केपीटी ने ओटीबी से तुना बार्ज जेटटी तक कार्गो को ले जाने के लिए अपेक्षित 6 सं. बार्जों को व्यवस्थित करने के लिए जेटटी लम्बाई निर्धारित की है।

- (iii). (क). दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार, 70 प्रतिशत का कारक केवल एक बार सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया जाना है। बार्ज प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने दो स्तरों पर 70 प्रतिशत का कारक लागू किया है। प्रथम, आवागमनों की संख्या प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर (अर्थात् 100 फेरे गुणा 70 प्रतिशत) पर लदाई कारक के रूप में और दूसरा मानकों में यथा निर्धारित समग्र क्षमता गणना में।
- (ख). मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रासांगिक प्रत्येक पैरामीटर में पृथक कुशन की अनुमति नहीं देते हैं। जैसाकि केपीटी द्वारा बंदर बेसिन मामले में पुस्ट की गई है, 100 फेरे प्रति घंटा आपूर्तिकर्ताओं द्वारा उपलब्ध करवाई गई दरित क्षमता है और ऐसी दरित क्षमता का 70 प्रतिशत टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से विपरित करने के लिए गणना में कार्य क्षमता के रूप में लिया गया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि 70 प्रतिशत कुशलता कारक पर विचार करते हुए, एक्सकवेटरों की सर्वोत्तम क्षमता (6.29 एमएमटीपीएल) और बार्जों के आवागमन पर आधारित सर्वोत्तम क्षमता (6.59 एमएमटीपीए) के बीच अन्तर है। चूंकि एक्सकवेटर के ज्यादा कुशल उपयोग द्वारा इस अन्तर को पूरा किया जा सकता है, इसलिए 73 प्रतिशत कुशलता कारक पर विचार किया गया है जो एक्सकवेटरों की क्षमता को 6.57 एमएमटीपीए में परिवर्तित करता है।
- (iv). 73 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ 100 फेरे प्रति एक्सकवेटर प्रति घंटा पर विचार करते हुए और 24 घंटे प्रति एक्सकवेटर प्रतिदिन के परिचालन घंटों के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 4 एक्सकवेटरों द्वारा 31536 टन प्रतिदिन परिणित होती है। केपीटी द्वारा यथा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करते हुए, स्टील तथा बैग कार्गो की प्रहस्तन दर 16818 टन प्रतिदिन परिणित होती है और लकड़ी के लटठों की प्रहस्तन दर 10511 टन प्रतिदिन परिणित होती है।
- यह उल्लेखनीय है कि बार्ज जेटटी में 3 ईएलएल क्रेनों के स्थान पर 4 एक्सकवेटरों की तैनाती शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो और लकड़ी के लटठों के क्रमशः 71.81 प्रतिशत, 1.33 प्रतिशत और 26.86 प्रतिशत का कार्गो मिश्रण पिछले चार वर्षों अर्थात् 2008–09 से 2011–12 के दौरान बार्जों के माध्यम से केपीटी में प्रहसित वास्तविक कार्गो पर आधारित बताया गया है।
- (v). इस प्रकार, कार्गो मिश्रण की प्रतिशतता और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो और लकड़ी के लटठों की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर, तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा यथा निर्धारित 6.29 एमएमटीपीए की बजाय 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से 6.57 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिणित होता है।
- (vi). बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में फ्लोटिंग क्रेन:
- (i). फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती ओटीबी में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिकल्पित की गई है। फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या/गणना के लिए दिशानिर्देशों में कोई पृथक मानक उपलब्ध नहीं हैं। फ्लोटिंग क्रेन ओटीबी में लंगर डालकर खड़े किए गए बिना गियर वाले पोतों के लिए परिकल्पित की गई है। फ्लोटिंग क्रेन केपीटी में बड़े आकार के बिना गियर वाले जलयानों के आगमन को प्रोत्साहित करने के लिए तैनात किया जाना बताया गया है जिससे व्यवसाय को मालभाड़े की लागत कम करने में मदद मिल सकती है। केपीटी के अनुसार, वर्तमान में कुल पोतों के 10 प्रतिशत से कम ही बिना गियर के पोत हैं। हालांकि बिना गियर वाले पोतों की हिस्सेदारी भविष्य में बढ़ सकती है, इसलिए वर्तमान में बिना गियर के पोतों के परिवेश पर पर्याप्त विचार किया गया देखा गया है। दिया गया है कि फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है (जैसा बाद में चर्चा की गई है), बार्ज जेटटी में

सर्वोत्तम क्षमता का लगभग 72 प्रतिशत प्रहसित करने के लिए एक फ्लोटिंग क्रेन पर्याप्त है। भविष्य में बिना गियर वाले पोतों की मांग को पूरा करने के लिए एक फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती के साथ साथा रिपोर्ट तैयार की गई है। बार्ज जेटटी (6.29 एमएमटीपीए) और फ्लोटिंग क्रेन (4.5 एमएमटीपीए) की सर्वोत्तम क्षमता के बीच अन्तर के संदर्भ में, केपीटी का मत है कि इस अन्तर को ओटीबी में अन्य तीन पक्षों द्वारा तैनात की गई फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग से पूरा किया जा सकता है। अतः क्षमता में अन्तर बीओटी प्रचालक द्वारा स्वामित्व आधार पर अथवा किराया आधार पर दूसरी फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती के लिए नहीं है।

- (ii). केपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। 70 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ 1300 टन प्रतिदिन की दर से शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए और 24 परिचालन घंटे प्रति क्रेन प्रतिदिन के आधार पर, केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 21840 टन प्रतिदिन निर्धारित की है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर का अनुपात लागू करते हुए, केपीटी ने 11640 टन प्रतिदिन की दर से स्टील तथा बैग कार्गो की प्रहस्तन दर और केपीटी ने 7272 टन प्रतिदिन की दर से लकड़ी के लट्ठों की प्रहस्तन दर पर निर्धारित की है। 70 प्रतिदिन की दर से लकड़ी के लट्ठों की प्रहस्तन दर पर निर्धारित की है।
- (iii). फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने दो स्तरों पर 70 प्रतिशत के कुशन कारक उपलब्ध करवाए हैं।

इस आधार पर कि शुष्क बल्क के लिए 1300 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर आपूर्तिकर्ताओं द्वारा किए गए दावे के अनुसार है, 70 प्रतिशत का लदाई कारक केपीटी के मामले में बंदर बेसिन में फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता गणना में सुविचारित किया गया था। तथापि, एक्सकेवटरों के मामले में पहले दिए गए कारणों से, 73 प्रतिशत का कारक दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत के मानक के अलावा सुविचारित किया गया है। यह शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर 22776 टन/दिन पर विचार करने के परिणामस्वरूप हुआ है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर का अनुपात लागू करते हुए, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 12144 टन/दिन और 7584 टन/दिन परिणित होती है।

- (iv). इस प्रकार, कार्गो मिश्रण की प्रतिशतता और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो और लकड़ी के लट्ठों की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा यथा निर्धारित 4.55 मिलियन टन प्रतिवर्ष की बजाय 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से 4.74 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिणित होती है।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में अधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के मामले में, फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता 4.47 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है। एमओपीटी के मामले में, फ्लोटिंग क्रेन शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए हैं और केपीटी के मामले में, फ्लोटिंग क्रेन मिश्रित कार्गो के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की गई है।

- (ग). केपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 16.07 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र और 0.91 हैक्टेयर जल क्षेत्र के आबंटन का प्रस्ताव किया है। 16.07 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र में से, 15 हैक्टेयर भूमि बैकअप क्षेत्र के रूप में उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है। शेष क्षेत्र अनुषंगी सुविधाओं जैसे जेटटी क्षेत्र, संपर्क ब्रिज, आदि के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कुल क्षेत्र अपेक्षा के लिए पत्तन के निर्णय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (v). पूंजी लागत:
- (क). हम पूंजी लागतों का विश्लेषण शुरू करें इससे पहले यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि केपीटी ने कुल पूंजी लागत अनुमानन में अपफ्रंट भुगतान के लिए ₹० ८००.९० लाख की राशि पर विचार किया है। यह राशि केपीटी द्वारा सृजित और प्रचालक को हस्तांतरिक किया जाने वाला घाट, स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र तथा विद्युतीकरण जैसी परिसंपत्तियों की लागत के लिए केपीटी को बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान बताया गया है। केपीटी ने बताया है कि वर्ष 2013 को उक्त परिसंपत्तियों की बहीखाता कीमत ₹० ३६७.०५ लाख है। लागतकरण में निन्नतर मूल्य पर विचार करने से केपीटी को अंत में नुकसान होगा। इसलिए, मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथा निर्धारित और केपीटी द्वारा यथा सुविचारित मूल्य ₹० ८००.९० लाख को खाते में लिया गया है।

रु0 800.90 लाख की मूल्यनिर्धारण राशि को बार्ज जेटटी तथा वर्थ किराया गतिविधि में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल तथा उपस्कर पूँजी लागतों के बीच तीन हिस्सों में क्रमशः 42.55 : 1.69 : 55.77 के अनुपात में बांटा गया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ख). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:

केपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूँजी लागत रु0 155.91 करोड़ है जिसमें से रु0 100.16 करोड़ सिविल पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष रु0 55.75 करोड़ केपीटी द्वारा उपस्कर पूँजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।

(i). सिविल कार्य:

(क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा करता है। केपीटी ने सिविल लागतों का अनुमान रु0 100.16 करोड़ बताया है। यह अनुमानित लागत बैकअप क्षेत्र के विकास, संपर्क सङ्क के विकास, कार्यालय भवन के निर्माण, अग्निशमन व्यवस्था, अनुषंगी अवसंरचना, केपीटी को अपफ्रंट भुगतान तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।

(ख). केपीटी ने सिविल लागत की कुछ मदों के लिए दर विश्लेषण भेजा है जिसपर विश्वास किया गया है। जैसा दर विश्लेषण में देखा गया है, केपीटी ने वर्ष 2011 के लिए अपनी दर अनुसूची तथा प्रचलित बाजार दरों के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान लगाया है। अग्निशमन व्यवस्था और अनुषंगी अवसंरचना लागतें एकमुख्य आधार पर अनुमानित किया बताया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). रेलवे लाइन विछाने की लागत का सुविधा पर कार्गो के प्रहस्तन पर सीधे तौर पर प्रभाव नहीं पड़ेगा। ऐसी स्थिति में, यह लागत सिविल लागत दिखाई देती है और इसलिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अनुमानन के अधीन सुविचारित किया जाना है। सिविल लागतों के अधीन रेलवे लाइन विछाने की लागत पर विचार करने के लिए केपीटी से अनुरोध किए जाने के बावजूद, केपीटी ने इस आधार पर ऐसा नहीं किया है कि इसे सिविल या अभियांत्रिक लागत पर विचार किए जाने के बावजूद, रेलवे की पूँजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूँजी लागत से संबंधित है। तथापि, यह ध्यान में रखना होगा कि रेलवे लाइन विछाने की लागत पर विचार करनेसे परिचालन लागतों जैसे मरम्मत, मूल्यहास आदि की गणना पर बोझ पड़ेगा, जो सिविल लागतों पर मरम्मतों तथा मूल्यहास एवं उपस्कर लागतों की गणना के लिए भिन्न-भिन्न प्रतिशतताएं करती हैं। रेलवे लाइन विछाने की लागत हमारे विश्लेषण में सिविल लागतों के अधीन सुविचारित की गई है।

(घ). केपीटी ने अपफ्रंट भुगतान को पूँजी सिविल लागत की मद के रूप में सुविचारित किया है। उक्त अपफ्रंट भुगतान सिविल कार्यों जैसे कस्टम फैसिंग वॉल तथा बैकअप क्षेत्र से संबंधित कार्यों की केपीटी द्वारा प्रोद्भूत लागत की बसूली का प्रतिनिधित्व करती है और जिसे वीओटी प्रचालक को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया गया है। पहले उल्लिखित कारणों से, विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(इ). केपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित अनुमानित सिविल तथा उपस्कर के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत का अनुमान लगाने की बजाय अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत और अनुमानित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अलग-अलग विचार किया है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ii). उपस्कर लागत:

(क). जैसाकि पहले बताया गया है, तुलना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर केपीटी द्वारा विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की पिशिष्टता बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट सुसज्जा योजना से भिन्न है। केपीटी ने बैकअप क्षेत्र में कार्गो प्रहस्तन के लिए 4.5 घ.मी. एक्सकवेटर की 4 संख्या, 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट की 6 संख्या, 10 टन फोर्कलिफ्टों की 3 सं., 10 मी.ट. पे लोडरों की 12 सं.

और कार्गो प्रहस्तन के लिए एक्सकवेटरों की 4 सं. के उपयोग का प्रस्ताव किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव वाली पत्तन की विशिष्ट परिस्थितियों के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन किया जा सकता है। चूंकि बार्ज जेट्टी में परिकल्पित सज्जा योजना व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और यह नोट करते हुए है कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपरकर की तैनाती पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण सज्जा योजना पर विचार करने तथा उपर्युक्त उपरकर की संख्याओं के अनुमान को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।

- (ख). केपीटी ने एक एक्सकवेटर की लागत 810000 यूरो के संदर्भ में बजटीय कोटेशन भेजी है। केपीटी ने लगता है एक्सकवेटरों के मामले में ईपीसीजी लाभ के बाद सीमाशुल्क को लिया है। सुविचारित परिवहन लागत भी कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 4 एक्सकवेटरों की लागत रु 25.72 करोड़ प्रचलित विनिमय दर पर विचार करते हुए उपर्युक्त पाई गई है।
- (ग). 5मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों की लागत रु 17.27 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित सेल्स कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। बिक्री कर घटक पर विचार किया गया है। तदनुसार, 5मी.ट. फोर्कलिफ्ट की 6 सं. की लागत केपीटी द्वारा रु 0.04 करोड़ परिगणित की गई है।
- (घ). 10मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों की लागत रु 33.60 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित सेल्स कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। बिक्री दर घटक पर विचार किया गया है। तदनुसार, 10मी.ट. फोर्कलिफ्ट की 3 सं. की लागत केपीटी द्वारा रु 1.01 करोड़ परिगणित की गई है।
- (ङ). 10मी.ट. पेलोडरों की लागत किसी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं किए गए हैं। तथापि, केपीटी द्वारा सुविचारित पेलोडर की इकाई लागत कुछ अन्य महापत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्याय (पीपीटी) (मामला सं. टीएएपी/39/2008-पीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 - बहुउद्देशीय प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए) और पारादीप पत्तन न्याय (पीपीटी) (मामला सं. टीएएपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 - बहुउद्देशीय कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए) से संबंधित मामलों में सुविचारित समान उपरकर की लागत से तुलनीय पाया गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, केपीटी द्वारा यथा प्रेषित पेलोडर की पूँजी लागत पर विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (च). बंदर बेसिन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, केपीटी ने स्टेक यार्ड में कार्गो प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने वाले एक्सकवेटर की लागत रु 29 लाख के संदर्भ में कोटेशन भेजी थी। केपीटी द्वारा कोटेशन में यथा निर्दिष्ट एक्सकवेटर की इकाई लागत में केपीटी द्वारा उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटक जोड़ा गया है। इस प्रकार, तब 3 एक्सकवेटरों की लागत लगभग रु 1 करोड़ परिगणित हुई थी। इसी तरह, केपीटी ने 4 एक्सकवेटरों की लागत रु 1.33 करोड़ परिगणित की थी जिसपर इस विश्लेषण में भी विचार किया गया है।
- (छ). इलैक्ट्रिकिशन, नेविगेशन प्रणालियों तथा संचार प्रणालियों के मामले में पूँजी लागत का अनुमान लगाने का आधार एकमुश्त आधार पर आधारित बताया गया है क्योंकि इन अनुंभवी प्रणालियों के लिए इस स्थिति में विस्तृत लागतकरण केपीटी द्वारा संभव नहीं पाया गया है। इस संबंध में लागत अनुमान व्यवहार्यता रिपोर्ट द्वारा समर्थित किए गए हैं और विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ज). धर्मकाटे की लागत रु 15.30 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित कोटेशन द्वारा समर्थित है। बिक्री कर तथा वैट घटक तथा संस्थापन प्रभार पर विचार किया गया है। तदनुसार, धर्मकाटे की 5 सं. की लागत केपीटी द्वारा रु 90.23 लाख परिगणित किया गया है।

(अ). केपीटी ने अपफ्रंट भुगतान को पूँजी उपस्कर लागत की मद के रूप में माना है। उक्त अपफ्रंट भुगतान बीओटी प्रचालक से हाइ मस्ट टावर के विद्युतीकरण की लागत की वसूली करने का प्रतिनिधित्व करता है। पहले उल्लिखित कारणों से, केपीटी द्वारा उपस्कर लागत के हिस्से के रूप में पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य अपफ्रंट भुगतान की राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(ब). पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, केपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). ओटीबी की फ्लोटिंग क्रेन:

(i). केपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की लागत के संदर्भ में 1900000 यूरो की कोटेशन भेजी थी। ईपीसीजी लाम के बाद सीमाशुल्क फ्लोटिंग क्रेन के मामले में सुविचारित किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन की पूँजी लागत में डम्ब बार्ज तथा टग की लागत शामिल है। केपीटी ने डम्ब बार्ज तथा टग की लागत के संदर्भ में कोटेशन भेजी है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित फ्लोटिंग क्रेन की लागत ₹ 28.38 प्रचलित विनिमय दर पर विचार करते हुए उपयुक्त दिखाई देता है।

(ii). पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, केपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विश्वास किया गया है।

(घ). बर्थिंग गतिविधि:

(i). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूँजी लागत का केपीटी द्वारा ₹ 85.48 करोड़ अनुमान लगाया गया है। यह लागत पाइल फाउंडेशन, पाइल मफ, मेन बीम, सेकेंडरी बीम, प्रिकास्ट, कास्ट-इन-सीटू तथा स्लैब पर कोट पहनाना, डायग्राम दीवार, मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर), केपिटल निकर्षण, केपीटी को अपफ्रंट राशि के लिए है और विविध लागत 5 प्रतिशत की दर से है।

(ii). केपीटी ने बर्थिंग गतिविधि जैसे पाइल फाउंडेशन, पाइल मफ, मेन बीम, सेकेंडरी बीम, प्रिकास्ट, कास्ट-इन-सीटू तथा स्लैब पर कोट पहनाना, डायग्राम दीवार के लिए चलाए जाने हेतु प्रस्तावित कुछ सिविल कार्य के लिए दर विश्लेषण भेजा है। बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर्स जैसी मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताओं की पूँजी लागत का 25 सेटों के लिए ₹ 2 लाख प्रत्येक के अनुसार अनुमान लगाया है।

(iii). केपीटी ने केपिटल निकर्षण की लागत का अनुमान ₹ 37.20 करोड़ लगाया है। ₹ 965/- प्रति घ.मी. की दर पर विचार करते हुए, केपीटी ने कुल निकर्षण लागत ₹ 43.40 करोड़ निर्धारित की है। केपीटी ने बताया है कि उक्त लागत 840 मीटर की सम्पूर्ण जेटटी लम्बाई से संबंधित है। यह विचार करते हुए कि संदर्भाधीन परियोजना के लिए जेटटी 660 मीटर है, केपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव के अधीन केपिटल निकर्षण के लिए ₹ 37.20 करोड़ की राशि पर अनुपाततः विचार किया है।

केपीटी से इस आधार पर ₹ 965/- प्रति घ.मी. की दर पर विचार करने का औचित्य मांगा गया था कि विभिन्न निकर्षणों की तैनाती क्रीक की बहुत कम घोड़ाई के कारण अपेक्षित होगी और ज्वारभाटीय कारक की वजह से सीमित समय उपलब्ध होगा। केपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य से, यह देखा गया है कि केपीटी ने सात पक्षों द्वारा उद्धरित की गई दरों की औसत के आधार पर ₹ 965/- की दर परिणामित की गई है और आकस्मिकताओं, वृद्धि, स्थापना प्रभारों के लिए प्रावधान को खाते में लिए जाने के बाद। हालांकि विषमताएं निकर्षण की उच्चतर दर को तर्कसंगत ठहरा सकती हैं, परन्तु केपीटी द्वारा सुविचारित ₹ 965/- प्रति घ.मी. की केपिटल निकर्षण की दर उच्चतर दिखाई देती है जब अन्य पत्तनों में केपिटल निकर्षण के लिए दर ₹ 300/- प्रति घ.मी. से ₹ 500/- प्रति घ.मी. के बीच रहती है। इस स्थिति के मद्देनजर तथा घूंकि प्रतिस्पर्धी दरों केपीटी के लिए उपलब्ध हैं, यह उपयुक्त होगा कि सात पक्षों द्वारा उद्धरित की गई दरों में से केपिटल निकर्षण की सबसे कम दर पर विचार किया जाना चाहिए था। पत्तन द्वारा अनुमानित प्रतिशत पर आकस्मिकताओं, वृद्धि, स्थापना प्रभारों के लिए प्रावधान को लेखा में लिए जाने के बाद यह ₹ 711/- प्रति घ.मी. परिणामित होता है। तदनुसार, केपिटल निकर्षण लागत, केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुमरण करते हुए, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 37.20 करोड़ की बजाय ₹ 27.37 करोड़ पर विचार किया गया है।

- (iv). बीओटी प्रचालक से पत्तन द्वारा प्राप्ति—योग्य अपफंट भुगतान की राशि जेटटी में चलाए गए सिविल कार्यों की लागत के लिए है। पहले उल्लिखित कारणों से, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित अपफंट भुगतान की राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (v). केपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित अनुमानित पूँजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत पर विचार किया है। हालांकि 2008 के अपफंट प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में कुल अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूँजी लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है, परन्तु बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूँजी लागत के अनुमानन के लिए विशिष्ट रूप से दिशानिर्देशों में प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की विभिन्न परियोजनाओं, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में कोयला टर्मिनल, मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में बहुउद्देशीय तथा अभियंत्रीकृत बर्थी, चैनई पत्तन न्यास में लिकिवड कार्गो के प्रहस्तन के लिए बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए निर्धारित अपफंट प्रशुल्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकताओं की पूर्ति के लिए 5 प्रतिशत विविध पूँजी लागत पर विचार किया था। उपर्युक्त मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के मद्देनजर, बर्थ की पूँजी लागत के 5 प्रतिशत पर बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूँजी लागत को लेखा में लिया गया है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।
- (vi). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, अनुमानित संशोधित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।
- (vii). परिचालन लागत:
- (क). बार्ज प्रहस्तन सुविधा:
- (i). ईंधन लागत:
- (क). केपीटी ने प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए ईंधन लागत निर्धारित करने के लिए 6132 परिचालन घंटों (अर्थात् 365 दिन * 24 घंटे * 70%) पर विचार किया है।
- (ख). इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, 32 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सक्यैटर का ईंधन उपभोग, बैकअप क्षेत्र में 12 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सक्यैटर और ट्रकों तथा ट्रेलरों के लिए रु0 15 प्रति टन की ईंधन लागत किसी विश्लेषण द्वारा तर्कसंगत नहीं ठहराए गए हैं। यह दोहराया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी, केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर के ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं भेजा था। तथापि, इस आधार पर कि ईंधन उपभोग एम्पीरिकल आब्जरवेशन तथा निर्माताओं के साथ हुई चर्चा और वास्तविक उपभोग के आधार पर आधारित है, इस प्राधिकरण ने उपर्युक्त उपस्कर के लिए ईंधन उपभोग पर विचार किया था। चूंकि केपीटी ने बंदर बेसिन मामले में यथा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर के लिए ईंधन उपभोग की समान मात्रा पर विचार किया है, इसलिए तुना बार्ज जेटटी के मामले में भी इसपर विश्वास किया गया है।
- (ग). केपीटी द्वारा 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक, 10 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक तथा 10 मी.ट. पेलोडर के लिए सुविचारित क्रमशः 7 लिटर प्रति घंटा, 10 लिटर प्रति घंटा और 12 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग 2008 के अपफंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है और इसलिए इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (घ). केपीटी द्वारा सुविचारित डीजल की इकाई दर रु0 52.12 प्रति लिटर इस मामले को अतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित डीजल की दर के संदर्भ में अद्यतन किया गया है।
- (ii). बिजली लागत:
- 16.067 हैक्टेयर भूमि के विद्युतीकरण के संबंध में बिजली लागत का अनुमान पत्तन द्वारा रु0 9.80 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष के बिजली उपभोग के आधार पर लगाया गया है।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी द्वारा अंगीकृत 2.4 लाख इकाईयां प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर के बिजली उपभोग हेतु मानक लिकिवड बल्क टर्मिनल के लिए अपफंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक है।

बहुउद्देशीय वर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश यार्ड के विद्युतीकरण के लिए बिजली के उपभोग के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। किन्तु, यार्ड का विद्युतीकरण आवश्यक है। लिखिवड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लेते हुए केपीटी द्वारा यथा सुविचारित 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का बिजली उपभोग इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। लिखिवड कार्गो टर्मिनल से इतर अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में ऐसा दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

बिजली की इकाई लागत के समर्थन में केपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं ₹0 9.38 प्रति इकाई दर्शाती हैं। बिजली की यही इकाई तेल जेटटी से संबंधित केपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रस्ताव में सुविचारित की गई है, जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा लगातार विचार किया जाता रहा है। अतः, इस विश्लेषण में सुविचारित बिजली की लागत ₹0 9.38 प्रति इकाई है।

- (iii). सिविल कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान केपीटी द्वारा सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर पर 5 प्रतिशत की दर से लगाया गया है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (iv). बीमा लागत का अनुमान सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अन्य व्यय केपीटी द्वारा अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर लगाया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (v). मूल्यांकन परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और रेलवे साइडिंग पर 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (vi). अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया गया है।

यह दोहराया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/21/2010-तीओपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा केपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किरायों का निर्धारण किया है।

लाइसेंस शुल्क लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद 'गोदियों के भीतर भूखंड' श्रेणी के लिए प्रासंगिक केपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरों के आधार पर ₹0 195.49 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष की दर से 141670 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र तथा गोदियों के भीतर 19000 वर्ग मी. भूखंड के लिए पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। इसी तरह, 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 6.2.2.3 (त) में यथा विनिर्दिष्ट, भूमि क्षेत्र के लिए लागू सुविचारित दर के 50 प्रतिशत होते हुए ₹0 97.74 प्रति वर्ग मी. की दर से 9108 वर्ग मी. जल क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (x). ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन:

- (i). ईधन लागत:
 - (क). केपीटी ने बदर बैसिन मामले में हमारे द्वारा यथा सुविचारित कार्य घंटों के दौरान 96 लिटर प्रति घंटा और निष्क्रिय घंटों के दौरान 12 लिटर प्रति घंटा के ईधन उपभोग पर विचार किया है। उक्त ईधन उपभोग पर तब विचार किया गया था जब आदेश सं. टीएएमपी/30/2011-एमओपीटी दिनांक 2 मई 2012 द्वारा पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते समय सुविचारित किए गए ईधन उपभोग पर आधारित था। एमओपीटी के अनुसार, निष्क्रिय घंटों के दौरान भी, क्रेन पर संस्थापित जगरेटरों को झूल्यदस्थापन, मुक्का लाइट और एकर कंडीशनिंग आदि के लिए लाइट उपलब्ध करवाने हेतु हर समय कार्य करना होता है। अब भी पत्तन द्वारा प्रेषित अपेक्षित सूचना के अभाव में, यह प्राधिकरण एमओपीटी मामले तथा

बंदर बेसिन मामले में यथा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए पत्तन द्वारा यथा प्रेषित ईंधन उपभोग पर विश्वास करता है।

(ख). विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, 100 लिटर प्रति घंटा प्रति टग के ईंधन उपभोग को किसी विश्लेषण द्वारा तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है। यह दोहराया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रांट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर के ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं भेजा था। तथापि, अपेक्षित घोरों के अभाव में, तब इसपर विश्वास किया गया था। अब भी, अपेक्षित घोरों के अभाव में, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में सुविचारित 100 लिटर प्रति घंटा प्रति टग के ईंधन उपभोग पर विश्वास करने के लिए बाध्य है।

- (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत फ्लोटिंग क्रेनों की लागत पर 5 प्रतिशत की दर से केपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है जोकि उपस्कर की लागत के 5 प्रतिशत की दर से मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर विचार करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
 (iii). बीमा लागत फ्लोटिंग क्रेनों की लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है, जोकि सकल अचल परिसंपत्तियों की लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत पर विचार करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
 (iv). मूल्यहास स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार फ्लोटिंग क्रेनों की लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और उपस्कर की लागत के कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की गणना करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
 (v). अपफ्रांट दिशानिर्देश सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत पर 'अन्य व्यय' का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है। वह तरीका जिसमें अन्य व्ययों का अनुमान लगाया गया है, अस्पष्ट रह गया है। अतः, अन्य व्यय उपस्कर की सकल लागत के 5 प्रतिशत पर पुनःपरिकलित किया गया है।

- (ग). बर्थिंग गतिविधि:
 (i). दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमान लगाए जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत की अपेक्षा करते हैं।

बर्थिंग गतिविधि में केपीटी द्वारा अनुमानित परिचालन लागत में बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थ लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास शामिल है।

यद्यपि दिशानिर्देश परिचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट की वजह से मूल्यहासित होगा, को नकारा नहीं जा सकता। अन्य महापलान न्यासों में अपफ्रांट बर्थ किराया निर्धारित किए जाने के समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया है और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित किया गया है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बीमा लागत तथा मूल्यहास लागत के तत्त्व बर्थिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाए जाने के समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं।

- (ii). इसके अलावा, बर्थिंग गतिविधि के लिए परिचालनलागत अनुमानन में, लगातार सिल्टेशन की वजह से केपिटल निकर्षण लागत के लगभग 57 प्रतिशत पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत का तत्त्व है।

यह दिखाई देता है कि लगातार सिल्टेशन बर्थिंग की मांग करती है। पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के मद्देनजर और इसलिए भी चूंकि व्यवहायता रिपोर्ट उक्त स्थिति को सहमति प्रदान करती है, यह प्राधिकरण केपिटल निकर्षण लागत के 57 प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण की लागत पर विचार करता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बंदर बेसिन मामले में, अनुरक्षण निकर्षण लागत केपिटल निकर्षण लागत के 90 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।

- (viii). केपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपक्रं प्रशुल्क निर्धारित करने का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलान की गई है।
- (क). तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹ 7669.64 पर अनुमानित की गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 7671.42 लाख के सापेक्षा परिचालन लागत तथा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है।
- इसी तरह, ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹ 1772.44 लाख पर अनुमानित की गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 1731.39 लाख के विरुद्ध परिचालन लागत तथा नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निशानिर्देशों के अनुसार, बार्ज प्रहस्तन सुविधा के मामले में, केपीटी द्वारा कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार के लिए 5-5 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन के मामले में, सम्पूर्ण राजस्व अपेक्षा ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो के प्रहस्तन से पूरी की जाएगी।
- (ग). बार्ज प्रहस्तन सुविधा और फ्लोटिंग क्रेन के लिए अपक्रं प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सर्वोत्तम क्षमता पर टर्मिनल का परिचालन करने के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा को ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की सहायता से पूरा किया जा सके।
- (घ). सरकार के नीति निर्देश के अनुसार, तटीय कार्गो (कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं सहित पीओएल तथा ताप कोयला से इतर) के लिए निर्धारित किए जाने वाले रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। तदनुसार, केपीटी ने तीन कार्गो समूहों के प्रत्येक के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता में विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत परिकल्पित करते हुए सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसके द्वारा परिकल्पित तटीय/विदेशी कार्गो की हिस्सेदारी पूर्वकाल में केपीटी के कार्गो प्रोफाइल पर आधारित है। पत्तन द्वारा परिकल्पित विदेशी/तटीय कार्गो की पूर्ति के लिए विदेशी/तटीय कार्गो के उनके अलग-अलग संघटन के संदर्भ में प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए प्रहस्तन दर निर्धारित की है। केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण आदेश सं. टीएमपी/8/2011-केपीटी दिनांक 29 जून 2011 द्वारा केपीटी में शुरू कार्गो वर्थ सं. 7 तथा 8 के अभियंत्रीकरण के लिए अपक्रं प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। बंदर बेसिन के मामले में भी इसी दृष्टिकोण पर विचार किया गया था।
- (ङ). प्रस्तावित दरमान में, केपीटी ने आयात कार्गो के मामले में 5 निःशुल्क दिवस और निर्धारित कार्गो के मामले में 15 निःशुल्क दिवस परिकल्पित किए हैं जो दिशानिर्देशों के अनुसार है। केपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गो का 60 प्रतिशत निःशुल्क दिवसों में निकासित किया जाएगा और बार्ज जेटटी में प्रहसित कुल कार्गो का शेष 40 प्रतिशत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। इसके अलावा, इस कार्गो में से, कार्गो का 50 प्रतिशत प्रथम सप्ताह के भीतर निकासित किए जाने का अनुमान है और शेष 50 प्रतिशत के दूसरे सप्ताह तक बने रहने की उम्मीद है। इससे यह स्थिति बनती है कि भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए अनुमानित कुल कार्गो में से उक्त कार्गो का 100 प्रतिशत प्रथम सप्ताह में भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और केवल 50 प्रतिशत दूसरे सप्ताह के दौरान पत्तन में बना रहेगा। केपीटी ने अपनी गणनाओं में उपर्युक्त स्थिति को लिया है। प्रथम सप्ताह के दौरान ऐसी परिणित दर ₹ 1.19 प्रति टन प्रतिदिन और दूसरे सप्ताह के दौरान ₹ 1.785 प्रति टन प्रतिदिन है।
- (च). राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए अपक्रं प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹ 6.10 प्रति टन के स्थान पर ₹ 5.84 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार कार्गो के प्रहस्तन से संबंधित सभी विविध सेवाएं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभार, सुरक्षा उपाय आदि उपलब्ध करवाने के लिए समेकित प्रभार हैं।
- (छ). वर्धिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा, पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹ 3893.02 लाख की बजाय ₹ 3126.02 लाख पर अनुमानित की गई है।

6 बार्जों के लिए 1500 जीआरटी पर और 6132 परिचालन घंटों के लिए बार्जों के औसत जीआरटी पर विचार करते हुए, केपीटी ने कुल जीआरटी घंटे निर्धारित किए हैं। तदनुसार, केपीटी ने वर्धिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा के आधार पर जेटटी में प्रहसित बार्जों के लिए लागू किए जाने वाले ₹ 7.05 प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर वर्थ किराया प्रभार परिणित किया गया है।

सरकार के नीति निदेश के अनुसार, तटीय पोतों के रियायती प्रशुल्क अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक निर्धारित किया जाना है। उक्त प्रयोजन के लिए, इसके प्रमाणन द्वारा यथा वहनित पोत की स्थिति यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत 'विदेशगामी' या 'तटीय' है। मौजूदा मामले में, विदेशगामी तथा तटीय पोत ओटीबी में प्रहसित किए जाएंगे। तुना में, जिसके लिए अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया जाना है, ओटीबी संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, बार्ज पर वसूल किया जाने वाला बर्थ किराया प्रभार ₹ 5. 67 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग होगा।

केवल भारतीय रूपए में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप दिए जाने के समय इस प्राधिकरण द्वारा इसपर पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। रूपया मूल्यवर्गित बर्थ किराया के लिए कंपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (ix). कुछ सामान्य शर्तें जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन, निःशुल्क अवधि, टन, पत्तन, टीएएमपी अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित परिमाणाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं।
- (x). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ सामान्य शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों जैसे विलबित भुगतानों पर व्याज शासित करने वाली शर्तें, बिलों को पूणिकृत करना, उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायी करने की आवश्यकता नहीं होगी, टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से अथवा टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की खराबी या अनुपलब्धता के कारण बार्जों के निष्क्रिय रहने के मामले में बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रदान करना अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।
- (xi). अन्य प्रशुल्क अनुसूचियों में यथा निर्धारित अधिकतम दरों से कमत प्रभारों की वसूली करने के लिए निजी टर्मिनल को उपलब्ध करवाई गई सुविधा को शासित करने वाली शर्त इस मामले में भी निर्धारित की गई है।
- (xii). बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्तें जैसे बार्ज अधिग्रहण करने के समय से परिणित किए जाने वाले बर्थ बर्थ किराये की अवधि बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभारों सहित बर्थ किराया, जैसे बर्थ अभिग्रहण करना, कूड़ा किराये की अवधि बर्थ में फ्रेश फायर वॉच, आदि और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच, आदि और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब बार्ज टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा विजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक लगातार निष्क्रिय रहता है, पत्तन के दरमान में निर्धारित शर्तों और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची के अनुसार देखे गए हैं।
- (xiii). कंपीटी ने यह उल्लेख करने का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में बार्जों से कार्गों की उत्तराई के लिए प्रभार और उसका भंडारण के स्थान तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारा तथा निर्यात कार्गो के मामले में स्टेकयार्ड में रैकों/ट्रकों से कार्गों की उत्तराई और आयात कार्गो के मामले में रैकों/ट्रकों पर लदाई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई स्थान पर कार्गो का स्थानांतरण, बार्ज पर लदाई शामिल होंगे।
- (xiv). चूंकि बीओटी प्रचालक ओटीबी में बार्ज प्रचालन तथा स्टीवडोरिंग के लिए जिम्मेदार नहीं होगा, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क में ओटीबी में स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल नहीं होंगे। ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के किराये के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन, कंपीटी ने यह नोट शामिल किया है कि स्टीवडोरिंग प्रभार उपयोक्ता/पोत स्वामी द्वारा अलग से वहन किए जाएंगे और स्टीवडोरिंग प्रभारों की राशि लाइसेंसशुदा नौसरिकों को भुगतान की जाएगी।
- (xv). भंडारण अनुसूची के अधीन, सामान्य शर्तें जैसे रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों का अलग होना और निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए पत्तन के गैरकार्य दिवस, आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गो की उत्तराई के पूरा होने की तारीख से गिनती की जाएगी, लाइटरों से घट पर कार्गो की पूर्ण उत्तराई की तारीख से शुरू करने के लिए स्ट्रीम में लाइटरों में कार्गो उत्तराई के मामले में निःशुल्क अवधि, अंतरणों के रूप में भंडारित आयात कार्गो के मामले में और पुनर्निर्यात में जब परिवर्तित निःशुल्क अवधि की गणना के लिए जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है, किसी कारण से वापिस लाए जाने की गणना के लिए जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है, उस समय से आयात तथा निर्यात दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल करना, निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर कार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार देय होगा, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक उस समय

कार्गो की सुपुर्दग्धी/नौमरण करने की स्थिति में नहीं हो जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, पत्तन के दरमान तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखा गया है।

- (xvii). केपीटी ने भंडारण अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि जोखिमपूर्ण कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट की गई सामान्य दरों से दोगुने पर वसूल किया जाएगा। खंड 5.7.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों/कार्गो के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रमारों पर 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। तदनुसार, दिशानिर्देश स्थिति दर्शाने के लिए उक्त टिप्पणी संशोधित की गई है।

11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 से प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किए जाएंगे। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूँजी लागत का अनुमानन और परिचालन लागत की इकाई दर वर्ष 2012 के अनुसार हैं, यह उपर्युक्त पाया गया है और 1 जनवरी 2012 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक है। इस संबंध में केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी उपर्युक्त संशोधित की गई है।

11.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक अधिकतम दरों तथा शर्तों के विवरण को शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।

11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों या निवर्चन की अपेक्षा का कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

11.4. परियोजना के लिए निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन मानकों पर निष्पादन करे।

11.5. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात की जाने वाली एक्सकेवेटरों तथा फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग के संदर्भ में है। यदि कार्गो प्रोफाइल में कोई बदलाव किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी। यदि इस विश्लेषण में सुविचारित इक्व्यूरिंग योजना में कोई परिवर्तन किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

11.6. निजी प्रचालक के वास्तविक निष्पादन की इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष कांडला पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपर्युक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

11.7. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक को कांडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट पेश करनी होगी जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन का व्योरा शामिल होगा।

12. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास में तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो एवं टिम्बर के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिन्हें अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/13]

कोडला परतन न्यास में तुगा में बार्ज प्रहसन सुविधा के लिए अफ्फंट प्रशुल्क गणना

₹ रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	केवीटी द्वारा फरवरी 2013 के अपने प्रस्ताव में प्रेरित संशोधित अनुमान	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान	
I	बार्ज प्रहसन गतिशील और स्थैनिक बनाता एक्सेक्यूटिवों की संख्या (4.5 घ.मी. बैकेट समता) परे प्रति घंटा प्रति एक्सेक्यूटिव परियालन लदाई कारक (अधिकतम संभव सात्रा के प्रतिशत सम में एकल फेरे में उठाया गया कारण)	4 100 0.7	4 100 0.7	
	घार एक्सेक्यूटिवों द्वारा एक घंटे में प्रहसित गुण बत्क कार्गो	(4.5 घ.मी.)*(1 टन/घ.मी.))*0.7*(100 फेरे/घंटा)*4 = 1260 टन/घंटा	(4.5 घ.मी.)*(1 टन/घ.मी.))*0.7*(100 फेरे/घंटा)*4 = 1314 टन/घंटा	
	परियालन एवं एक दिन में 4 एक्सेक्यूटिवों और बैकेट बर	24 घंटे	24 घंटे	
	बत्क कार्गो के लिए प्रहसन दर/दिन	(1260 टन/घंटा)*(24 घंटे) = 30240 टन/दिन	(1260 टन/घंटा)*(24 घंटे) = 31536 टन/दिन	
	स्थीर तथा बैग कार्गो के लिए प्रहसन दर/दिन	30240 का 53.33% = 16127 टन/दिन	31536 का 53.33% = 16818 टन/दिन	
	लकड़ी लदाई के लिए प्रहसन दर/दिन	30240 का 33.33% = 10080 टन/दिन	31536 का 33.33% = 10511 टन/दिन	
	प्रतिवर्ष विषय जारी बाल बनाना जा प्रतिवर्ष सामै प्रकार का बत्क कार्गो स्थीर तथा बैग कार्गो लकड़ी लदाई	71.81% 1.33% 26.86%	71.81% 1.33% 26.86%	
	बार्ज जेटट्री की संवर्तन दराता	365*0.7*(71.81%*30 240 + 1.33%*16127 + 26.86%*10080) = 6294836 टन	365*0.7*(71.81%*31 536 + 1.33%*16818 + 26.86%*10511) = 6564542 टन	
	इस प्रकार, बार्ज जेटट्री की संवर्तन बनाता (निविल टन प्रतिवर्ष में)	6.29	6.57	
II	एक्सोटिक लेन में संवर्तन बनाना जी और संवर्तन दराता एक्सोटिक लेन की संख्या अधिकतम प्रति घंटा सात्रा प्रवालन लदाई कारक एक बत्क (टन/घंटा) दो बत्क (टन/घंटा) लकड़ी लदाई (टन/घंटा) परियालन घंटे एक दिन में कार्गो प्रहसन अनुमान एक बत्क दो बत्क लकड़ी लदाई जारी प्रहसन दरों प्रतिवर्ष (टन/दिन) एक बत्क दो बत्क टिक्कर लदाई एक्सोटिक लेनों की संवर्तन दराता	1 1300 टन/घंटा 70% 910 टन प्रति घंटा 485 टन प्रति घंटा 303 टन प्रति घंटा 24घंटे 71.81% 1.33% 26.86% 21840 टन प्रतिदिन 11640 टन प्रतिदिन 7272 टन प्रतिदिन 365*0.7*(71.81%*21 840 + 1.33%*11640 + 26.86%*7272) = 4545696 टन	1 1300 टन/घंटा 73% 949 टन प्रति घंटा 506 टन प्रति घंटा 316 टन प्रति घंटा 24घंटे 71.81% 1.33% 26.86% 22776 टन प्रतिदिन 12144 टन प्रतिदिन 7584 टन प्रतिदिन 365*0.7*(71.81%* 22776 + 1.33%*12144 + 26.86%*7584) = 4740553 टन	
	एक्सोटिक लेनों की संवर्तन बनाता (निविल टनों में प्रतिवर्ष)	4.55	4.74	
III	संचार क. बार्ज जेटट्री में जारी प्रहसन गतिशील		₹ रु. लाखों में	
	(I). निविल लागत			
	दोकान सेत्र का विकास संपर्क सहकार का विकास तुगा लगात रेलवे लाइन विधाना (1.75 कि.मी.) सार्वजनिक नवन का निर्माण आनन्दामान यात्राता अनुषंगी अवसरावन केवीटी लो अफ्फंट नुगतान (तीमादुल्क चेतिन दोबार तथा दोकान सेत्र संबंधी) विविध लागत @ 5%	6138.98 180.00 2301.20 0.00 119.40 26.58 432.19 340.75 476.96	6138.98 180.00 2301.20 1424.00 119.40 26.58 432.19 340.75 548.16	
		जोड़	10016.06	11511.26

(II). एक्सकेप्टर	एक्सकेप्टर - 4 सं. फोन लिफ्ट इक्स (5 मीट) - 6 सं. फोन लिफ्ट इक्स (10 मीट) - 3 सं. पे लोडर (10 मीट) - 12 सं. एक्सकेप्टर बैकप लोडर के लिए - 4 सं. रेलवे लाइन विधाना (1.75 कि.मी.) विज्ञाकरण नेविगेशन प्रणालिया संवाद प्रणालिया घर्ष कारो (80x, 180x X 3 मी.) - 5 सं. कोरोटी और अपकंट चुम्बात्मन (विद्युतीकरण - हाथ गहन टावर लागत) विविध लागत @ 5%	2571.67 103.62 100.80 438.00 133.08 1424.00 250.00 150.00 35.00 90.23 13.50 265.50 जोड़	2571.67 103.62 100.80 438.00 133.08 0.00 250.00 150.00 35.00 90.23 13.50 194.30 5575.40 4080.20
सर्व जेटटी के लिए कुल पूरी लागत (I + II)		15591.45	15591.45
III. उच्चतम चारों वेक्टरों के लिए	उच्चतम चारों टावर सर्विस क्लॉटिंग लोड और अन्य अपेक्षित घटक - 1 सं. विविध लागत @ 5%	2837.68 141.88 जोड़	2837.68 141.88 2979.56 2979.56
IV. वर्त्त किया गया	पाइल फाउंडेशन 1000 मी. ग्राम पाइल पाइल नक्का मेन बीम बायोगिक बीम स्ट्रोब पर डिक्रेट, कास्ट इन सिटु तथा विवरण डायग्राम दीवार मूर्खता तथा बल्डिंग सहायताएं (बोलबंद, कैन्डर तथा लेडर) कैपिटल निकारण कोरोटी और अपकंट राशि (जेटटी के विविध कारों के लिए) विविध लागत	3183.17 57.31 153.80 86.27 319.06 125.07 50.00 3719.81 446.65 407.06 जोड़	3183.17 57.31 153.80 86.27 319.06 125.07 50.00 2737.34 446.65 357.93 8548.20 7516.60
V. परिवहन लागत			कुल लागत @
क. उच्च जेटटी के लिए परिवहन लागत	(क) इच्छन लागत एक्सकेप्टर	409.09	419.92
	(कोरोटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकेप्टर) ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकेप्टर (टीएप्सी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकेप्टर) ₹ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकेप्टर)		
	- फोन लिफ्ट इक्स (5 मीट)	134.23	137.79
	(कोरोटी - 7 लिटर/घंटा/इक्स) ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 इक्स) (टीएप्सी - 7 लिटर/घंटा/इक्स) ₹ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 इक्स)		
	- फोन लिफ्ट इक्स (10 मीट)	95.88	98.42
	(कोरोटी - 10 लिटर/घंटा/इक्स) ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 इक्स) (टीएप्सी - 10 लिटर/घंटा/इक्स) ₹ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 इक्स)		
	- पे लोडर (10 मीट)	460.22	472.41
	(कोरोटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर) ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) (टीएप्सी - 12 लिटर/घंटा/लोडर) ₹ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर)		
	- एक्सकेप्टर (बैकप कारों प्रारूपण के लिए)	153.41	157.47
	(कोरोटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकेप्टर) ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकेप्टर) (टीएप्सी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकेप्टर) ₹ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकेप्टर)		
	- इक्स और ड्रेसर	944.23	985.29
	(कोरोटी - ₹ 15 प्रति टन) (टीएप्सी - ₹ 15 प्रति टन)		
	(ख) विज्ञान उपकरण	377.90	361.70
	(कोरोटी - 16.07 हेक्टेयर * 240000 इकाईया प्रति हेक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 9.80 प्रति इकाई) (टीएप्सी - 16.07 हेक्टेयर * 240000 इकाईया प्रति हेक्टेयर/वार्षिक @ ₹ 9.38 प्रति इकाई)		
	(ग) भव्यत तथा अनुसारण		
	- सिविल परिवहनप्रतीक्षा विविध कार्य पर 1 प्रतिशत)	100.16	115.11
	- अभियांत्रिक एवं विज्ञानी उपस्कर चुम्बन सहित (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	278.77	204.01
	(घ) बोगा (सकल उच्चत परिवहनप्रतीक्षा विविध कार्य पर 1 प्रतिशत)	155.91	155.91
	(ज) नृव्यापास		
	- विविध कार्य @ 3.34%	334.54	334.54
	- अभियांत्रिक कार्य @ 10.34%	421.89	421.89
	- रेलवे लाइनिंग @ 13.91%	207.98	207.98
	(ज) लाइसेंस शुल्क		
	कोरोटी के जनुवार		
	- 141670 वर्ग मी. पर @ ₹ 195.49 प्रति वर्ग मी. 12 महीनों के लिए)	276.95	276.95
	- 19000 वर्ग मी. पर @ ₹ 195.49 प्रति वर्ग मी. 12 महीनों के लिए)	37.14	37.14
	- जल टेन 9108 वर्ग मी. पर @ ₹ 97.74 प्रति वर्ग मी. 12 महीनों के लिए)	8.90	8.90
	(ज) अन्य यथा (परिवहनप्रतीक्षा के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)	779.57	779.57
	सर्व जेटटी के लिए कुल परिवहन लागत	5176.79	5175.01

प्र.	परम प्राप्ति वर्ष वर्षांनीय लेन		
(क)	इंग्रज लागत	323.25	331.81
- फ्लॉटिंग लेन			
(कोरीटी - (लार्य घटे - 96 लिटर/घंटा/लेन के लिए * ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष 1 लेन के लिए) + (निकिय घटे - 12 लिटर/घंटा/लेन के लिए * ₹ 52.12 प्रति लिटर * 2628 घटे प्रतिवर्ष 1 लेन के लिए))			
(टीएलमी - (लार्य घटे - 96 लिटर/घंटा/लेन के लिए * ₹ 53.80 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष 1 लेन के लिए) + (निकिय घटे - 12 लिटर/घंटा/लेन के लिए * ₹ 53.80 प्रति लिटर * 2628 घटे प्रतिवर्ष 1 लेन के लिए))			
- टा	319.60	328.06	
(कोरीटी - 100 लिटर/घंटा/टा * ₹ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 1 टा)			
(टीएलमी - 100 लिटर/घंटा/टा * ₹ 53.80 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 1 टा)	148.98	148.98	
(व.) अवियांत्रिक परिस्थितियों पर भरकर लागत पर 5 प्रतिशत	29.80	29.80	
(ग.) बीचा (साकेत परिस्थितियों पर 1 प्रतिशत)			
(घ.) भूव्याहास (उपकर लागत पर 10.34 प्रतिशत)	308.09	308.09	
(ज.) अ-य य-य (उपकर लागत पर 5 प्रतिशत)	124.95	148.98	
फ्लॉटिंग लेन के लिए कुल अधिकार सामग्री	1254.66	1295.71	
ग.	पर्यावरण नियन्त्रित		
(क.) भरकर लागत अनुसार प्रमाण (दर्ये के लिए पूँजी लागत पर 1 प्रतिशत)	46.42	46.42	
(ख.) भूव्याहास (दर्ये लागत का 3.34 प्रतिशत)	285.51	251.05	
(ग.) बीचा (दर्ये की संरक्षण सेवा के लिए दर्ये लागत पर 1 प्रतिशत)	85.48	75.17	
(घ.) अनुसारण निकाश	2107.89	1551.16	
		2525.31	1923.80
V	अनुसारण प्रमाण व्यवस्था लागत		
क.	पर्यावरण में कार्यालय नियन्त्रित		
(I).	राजसव अधिकार		
(क.) कुल परिवालान लागत	5176.79	5175.01	
(ख.) नियोजित पूँजी पर प्रतिशत @ 16%	2494.63	2494.63	
(ग.) कार्यालय प्रबन्धन नियन्त्रित से कुल राजसव अधिकार	7671.42	7669.64	
(II).	राजसव अधिकार का अध्ययन		
(क.) कार्यालय प्रबन्धन (एआजार का 30 प्रतिशत)	6904.28	6902.67	
(ख.) नियोजित प्रबन्धन (एआजार का 5 प्रतिशत)	383.57	363.48	
(ग.) विविध प्रमाण (एआजार का 5 प्रतिशत)	383.57	383.48	
(घ.) कार्यालय प्रबन्धन नियन्त्रित से कुल राजसव अधिकार	7671.42	7669.64	
(III).	पर्यावरणी वर्ष अध्ययन प्रमाण		
(क.) कार्यालय प्रबन्धन (टिप्पणी 1)			
- राजसव अधिकार (₹ 10 लाखों में)	6904.28	6902.67	
- कार्यालय कार्यालयों पर आवासित प्रत्येक प्रकार के कार्यालय राजसव अधिकार का प्रतिशत हिस्सेदारी			
- बड़क कार्यालय (46.36%)	3201.08	3200.34	
- स्टील तथा ईम कार्यालय (1.61%)	111.17	111.15	
- टिक्कर लद्दठे (52.03%)	3592.02	3591.19	
- विदेशी कार्यालयों की प्रति टन प्रहसन दर (₹ 0 में)			
- बड़क कार्यालय	73.77	70.88	
- स्टील तथा ईम कार्यालय	138.32	132.52	
- लकड़ी लद्दठे	221.30	212.03	
- तटीय कार्यालयों की प्रति टन प्रहसन दर (₹ 0 में)			
- बड़क कार्यालय	44.26	42.41	
- स्टील तथा ईम कार्यालय	82.99	79.51	
- लकड़ी लद्दठे	132.78	127.22	
(ख.) नियोजित प्रबन्धन (टिप्पणी 2)			
- राजसव अधिकार (₹ 10 लाखों में)	383.57	383.48	
- कार्यालय आकर्षित करने के लिए कार्यालय का प्रतिशत	40%	40%	
- मंदारण प्रबन्धन आकर्षित करता कार्यालय	2515479	2627430	
- प्रधान समाज में नियोजित होने वाले कार्यालय प्रतिशत का अनुसारण	50%	50%	
- मंदारण प्रबन्धन सात दिनों के लिए	8.70	8.34	
- प्रधान समाज में एक दिन के लिए मंदारण प्रबन्धन (₹ 0 प्रति टन में)	1.24	1.19	
(ग.) विविध प्रमाण			
- राजसव अधिकार (₹ 10 लाखों में)	383.57	383.48	
- कामता (लाख टन प्रतिवर्ष)	6.29	6.57	
- विविध प्रमाण (₹ 0 प्रति टन)	6.10	5.84	

क.	राजस्व दृष्टि में फलोंटिंग देश		
(I).	राजस्व अपेक्षा		
	(क). कुल परिवालन तागत	1254.66	1295.71
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप @ 16%	476.73	476.73
	(ग). कारों इकाईयां नियोजित से कुल राजस्व अपेक्षा	1731.39	1772.44
(II).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाव		
	फलोंटिंग ड्रैग प्रभाव (एआरआर का 100 प्रतिशत)	1731.39	1772.44
(III).	फलोंटिंग ड्रैग के लिए बज़अंट प्रबुद्ध (टिप्पणी 2)		
	- गोपनीय अपेक्षा (20 ताजों में)	1731.39	1772.44
	- कारों कार्य दिवसीं पर आवारित प्रत्येक प्रकार के कारों द्वारा राजस्व अपेक्षा की प्रतिशत हिस्सेदारी		
	- बल्क कारों (46.36%)	802.74	821.77
	- स्टील तथा बैग कारों (1.61%)	27.88	28.54
	- लकड़ी लद्दे (52.03%)	900.78	922.13
	- विदेशी कारों की प्रति द्वन प्रहसन दर (रु 0 में)		
	- बल्क कारों	25.62	25.13
	- स्टील तथा बैग कारों	48.03	47.15
	- लकड़ी लद्दे	76.85	75.48
	- तरीय कारों की प्रति द्वन प्रहसन दर (रु 0 में)		
	- बल्क कारों	15.37	15.08
	- स्टील तथा बैग कारों	28.82	28.29
	- लकड़ी लद्दे	46.11	45.29
ग.	इकाईयां नियोजित		
(I).	राजस्व अपेक्षा		
	(क). कुल परिवालन तागत	2525.31	1923.80
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाप @ 16%	1367.71	1202.66
	(ग). इकाईयां नियोजित से कुल राजस्व अपेक्षा	3893.02	3126.46
(II).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाव		
	बर्च किराया प्रभाव (एआरआर का 100 प्रतिशत)	3893.02	3126.46
(III).	बज़अंट दर्द किराया		
	- एसएक्सटोरों द्वारा प्रहसित बाजों की स	6	6
	- बार्ब का औसत जीआरटी	1500	1500
	- जेटटी पर उपलब्ध घटों की स (365 दिन * 24 घटे * 0.7)	6132	6132
	- कुल जीआरटी घटे (6 बाजे * 1500 जीआरटी * 6132 घटे)	55188000	55188000
	- राजस्व अपेक्षा (रुपये)	389301723	312645647
	- बर्च किराया प्रभाव (रु 0 प्रति जीआरटी घटे)	7.05	5.67

अनुबंध-॥

कांडला पत्तन न्यास में तुना पत्तन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिमाणार्थ

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिमाणार्थ लागू होंगी:-

- (i). ‘तटीय पोत’ का अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत से है।
- (ii). ‘विदेशी पोत’ का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।
- (iii). ‘निःशुल्क अवधि’ का अभिप्राय उस अवधि से होगा जिस दौरान कार्गो को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के बिना भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (iv). ‘पत्तन’ का अभिप्राय कांडला पत्तन न्यास से होगा।
- (v). ‘प्रतिदिन’ का अभिप्राय प्रति क्लैंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।
- (vi). ‘टीएएमपी’ का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अधीन गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से होगा।
- (vii). ‘टन’ का अभिप्राय एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पिलबित भुगतानों/वापसियों पर व्याजः
 - (क). उपयोक्ता विलबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक व्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।
 - (ख). दंडात्मक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 - (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii). परिगणित सभी प्रभार बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). यदि कोई तेल पोत तेल टर्मिनल की टट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खरादी या टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निकिय रहता है तो पोतों के निकिय होने की अवधि के दौरान उपर्याप्त रियायतप्राप्तकर्ता को देय वर्ष किराया प्रभारों के समकक्ष रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा छूट दी जाएगी।
- (v). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें तथा छूट निन्मतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित की गई दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरें लागू करने का शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों में आगे होने वाले और परिवर्तनों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के बारे में जनता को अधिसूचित किया जाना जारी रखना होगा परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

बर्थ में पहुंचने वाले अथवा समीप रहने वाले बार्ज तथा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार की दर ₹ 5.67 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी।

टिप्पणियाः:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने के समय से परिणामित की जाएगी।
- (ii). बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग से बचाव निगरानी आदि शामिल हैं।
- (iii). बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब बार्ज टर्मिनल प्रवालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रवालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक लिंकिय रहता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

3.1. बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क

(वे पोत जो ओटीबी में रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा उपलब्ध करवाई गई फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं करते हैं) ?

बंदर बेसिन बार्ज जेटी पर बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की दरें निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	घटक	दर ₹ 0 प्रति टन में	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	70.68	42.41
2	स्टील	132.52	79.51
3	लकड़ी	212.03	127.22

टिप्पणी:

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित के लिए प्रभार शामिल होंगे:-

- (i). बार्जों से कार्गो की उतराई तथा उसका भंडारण के स्थान तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण और आयात कार्गो के मामले में रैकों/ट्रकों पर लदाई और
- (ii). निर्यात कार्गो के मामले में स्टेकयार्ड पर रैकों/ट्रकों से कार्गो की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई स्थान पर कार्गो का स्थानांतरण, बार्जों पर लदाई।

3.2 बाह्य तुना बौंय पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क

क्र.सं.	घटक	दर ₹ 0 प्रति टन में	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	25.13	15.08
2	स्टील	47.15	28.29
3	टिम्बर	75.48	45.29

* फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में निम्नलिखित परिभाषित कार्य दायरा शामिल होंगा: ओटीबी में मदर पोत से बार्ज तक कार्गो की उतराई तथा विलोमतः। स्टीवडोरिंग प्रभार उपयोक्ता/पोत स्वामी द्वारा अलग से वहन किया जाएगा और स्टीवडोरिंग प्रभारों की राशि लाइसेंसशुरू स्टीवडोर्स को भुगतान की जाएगी।

टिप्पणी:

यदि एक स्व-गियर पोत ओटीबी में कार्गो की उतराई/लदाई के लिए फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता है तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के लिए फ्लोटिंग क्रेन की प्रभार अदा करने होंगे। इसे और अधिक स्पष्ट बनाने के लिए मास्टर का प्रमाणपत्र होना चाहिए जिसमें स्पष्ट रूप से सूचित किया जाना चाहिए कि कार्गो की इतनी राशि ओटीबी में केवल फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से प्रहस्तित की जाएगी।

4. भंडारण प्रभारः

अनुमति निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:

विवरण	दर प्रति टन/दिन
भंडारण प्रभार	पहले से 7वे दिन – ₹0 1.19
	8वें से 14वें दिन – ₹0 1.785
	15वें दिन से आगे – ₹0 2.38

टिप्पणीः

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार किए जाएंगे।
- (ii). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (iii). आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के पूरा कार्गो उतारने की तारीख से गिनती की जाएगी।
- (iv). स्ट्रीम में लाइटरों में उतारे गए कार्गो के मामले में निःशुल्क अवधि लाइटरों से घाट पर कार्गो पूरी तरह उतारे जाने की तारीख से शुरू होगी।
- (v). जब आयात कार्गो अंतरण रूप में भंडारित किया जाता है और तब पुनःनिर्यात में परिवर्तित किया जाता है तो निःशुल्क अवधि शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज दाखिल किए जाने की तारीख से सुविचारित की जाएगी।
- (vi). निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो को अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। स्ट्रीम लदाई के मामले में, विलंबशुल्क प्रथम बार्ज की लदाई के दिन से समाप्त हो जाएगा। विलंबशुल्क उसी नौचालन में पोत पर बार्जों के माध्यम से वास्तव में लादे गए कुल कार्गो के लिए समाप्त हो जाएगा।
- (vii). किसी कारण से वापिस लाए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि निर्यात कार्गो को पत्तन क्षेत्र में लाए जाने से शुरू होती है।
- (viii). आयातों तथा निर्यातों दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल होंगे। जोखिमपूर्ण माल पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों से 1.25 गुण वसूल किए जाएंगे।
- (ix). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैरकार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवसों सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार देय होंगे।
- (x). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उस समय कार्गो की सुपुर्दग्धी/नौमरण करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया गया हो।

5. विविध प्रभार

विविध प्रभार दर ₹0 5.84 प्रति टन सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभारों, सुरक्षा उपायों आदि के प्रावधान के लिए एक समकित प्रभार है।

6. उपर्युक्त खंड 2 से 5 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2012 और प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोद्भूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में गिनता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभासी होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 15th May, 2013

No. TAMP/6/2013-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for development of Barge jetty at Tuna, Kandla Port on Build, Operate and Transfer (BOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Ports which was notified vide Notification N. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/6/2013-KPT**

Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 22nd day of February, 2013)

This case relates to the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for development of Barge jetty at Tuna, Kandla Port on Build, Operate and Transfer (BOT) basis.

2.1. The highlights of the proposal dated 27 December 2012 submitted by KPT are given below:

- (i). In light of increasing traffic, the existing dry cargo berths at Kandla Port are heavily utilized. In order to relieve pressure on the existing dry cargo berths and to cope up with the likely demand in later years, the KPT has filed proposal for development of the Barge Handling Facility at Tuna, Kandla Port for handling multipurpose dry cargo (excluding container and liquid cargo) on BOT basis under PPP mode.

The details of the wharfs at Tuna are as follows:

Component	Dimension	Status
Existing wharf	240 m X 9.5 m	Already constructed and completed by the KPT. Total back up area for existing 240 meter barge jetty is 3.5 hectares.
Existing wharf	160 m X 9.5 m	In the proposed project KPT will transfer 160 meter length of barge jetty to BOT operator from the 240 meter barge jetty at tuna and will continue to maintain 80 meter length barge jetty on their own. Hence the cost shall be recovered in form of upfront payment from the BOT operator for the length of 160m barge jetty, back up area of 1.90 hectares and other facilities like electrification, mechanical equipments, etc.
New wharf	500 m X 12 m	Shall be constructed by the BOT operator at its own cost.

- (ii). The already developed Port facilities at Tuna which will be transferred to the BOT operator are as under:

- (a). A wharf of size 160 m x 9.5 m resting on RCC piles.
- (b). Stacking area of about 1.90 hectares duly paved with bitumen from the existing back up area of 3.5 hectares shall be handed over to the BOT operator by the KPT.
- (c). Electrification and illumination which are under notified back up area of 1.90 hectares.
- (iii). The BOT operator shall undertake the following development activities at the Tuna port:
 - (a). Construction of wharf size of 500 m x 12 m on pile foundation.
 - (b). Railway sliding of approx length of 1.8 km including connectivity of the same with common Rail.
 - (c). Development of internal road and connectivity with common road.
 - (d). Providing Custom fencing wall.
 - (e). Providing firefighting lines
 - (f). Asphalt paving behind wharf portion.
 - (g). Electrification works including development of transformer yard for transmission and power distribution network.
 - (h). Gate office and security check.
 - (i). Development of back up area
 - (j). Installation of necessary Navigational systems in the approach channel.
 - (k). Capital dredging and Maintenance dredging alongside the jetty as well as in the approach channel. The BOT operator shall maintain minimum 0.00 m CD dredging level at the proposed site, but if the BOT operator requires to dredge more than 0.00 m CD considering the technical viability of the jetty in that case the BOT operator shall take the prior permission from the KPT.

Apart from undertaking the above activities, BOT operator shall provide-

- (i) the Floating crane at OTB to carry out the loading /un-loading cargo operations and
- (ii) Cargo handling equipments viz. excavators, pay loaders, forklifts etc. at the jetty.
- (iv). KPT has stated that the capacity of the Terminal has been determined based on guidelines notified by TAMP and considering other relevant factors such as Draft and Dimensions of the proposed Barge Jetty, maximum size of the barge which can be accommodated at proposed site (2200 DWT), Floating crane, various equipments viz. excavators, pay loaders, forklifts etc. and Cargo mix ratio viz. all types of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs.

(v). **Optimal Capacity:**

- (a). Optimal Capacity of the Terminal:

- (i). Optimal capacity based on movement of barges.

Average parcel size handled by the Barge (2200 DWT)	1500 MTs
Number of barges	6
Number of trips in a day	2
Amount of cargo that could loaded/ unloaded in a day	18000 MTs
Cargo Handling Capacity/Year,	18000 x 365 = 6.57 MMTPA

- (ii). Optimal capacity based on the handling rate of Excavators at Tuna barge jetty:

No. of Excavators	4
Cycles/hour	100 cycles/hour
Volume of grab	4.5 cum

Max per hour volume	1800 cum
Operating load factor	0.7
All types of Dry bulk cargo	1260 tons/hour
Steel and Bagged cargo	672 tons/hour
Timber logs and other break bulk	420 tons/hour
Operating hours in a day	24 Hours
Cargo Handling ratios	
All types of Dry Bulk Cargo	71.81%
Steel and Bagged Cargo	1.33%
Timber logs and Other Break Bulk	26.86%
Cargo Handling Rates per day	
All types of Dry Bulk Cargo	30240 Tons/day
Steel and Bagged Cargo	16127 Tons/day
Steel and Bagged cargo	10080 Tons/day
Optimal Capacity of the terminal	6.29 MMTPA $365 \times 0.7 \times (71.81\% \times 30240 + 1.33\% \times 16127 + 26.86\% \times 10080) = 6294836 \text{ Metric Tonnes Per Annum.}$

KPT has stated that the optimal capacity of terminal based on norms for fixation of upfront tariff for services rendered at multipurpose berth is worked out as 6.29 MMTPA.

(b). Optimal Capacity of Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB):

Number of floating cranes	1
Max per h volume	1300 ton/ hour
Operating Load factor	0.7
All types of Dry bulk Cargo	910 Tons/hour
Break bulk (Steel & Bagged cargo)(53.33% of dry bulk)	485 Tons/hour
Timber logs and other break bulk cargo(33.33% of dry bulk)	303 Tons/hour
Operating hours in a day	24 Hours
Cargo handling ratios (based on the cargo handled through barges at KPT in last four years i.e. 2008-09 to 2011-12)	
Dry bulk	71.81%
Steel & Bagged cargo	1.33%
Timber logs	26.86%
Cargo handling rates per day	
All types of Dry bulk cargo	21840 Tons/day
Steel & Bagged cargo	11640 Tons/day
Timber logs & other Break Bulk	7272 Tons/day
Optimal Capacity of the floating crane (70% of the total capacity)	4.55 MMTPA $365 \times 0.7 \times (71.81\% \times 21840 + 1.33\% \times 11640 + 26.86\% \times 7272) = 4545696 \text{ Metric Tonnes Per Annum}$

KPT has stated that currently at KPT more than 90% to 95% vessels are self-geared vessels and the remaining are non-geared vessels. Considering the future growth and length of concession period i.e. 30 years, the non geared vessels at KPT will be expected to increase constantly. Hence suitable provision of one floating crane is required for smooth running of operations.

KPT has further stated that there shall be flexibility to BOT operator to increase the number of floating crane at OTB as per the future demand but it shall not be considered as a part of the project cost.

(vi). Capital Cost:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)
(A).		Capital cost estimation
(i).	Cargo Handling Activity	
	Civil Cost	
	(a). Development of back up area	6138.98
	(b). Development of connecting road	180.00
	(c). Bridge cost	2301.20
	(d). Construction of Office Building	119.40
	(e). Fire fighting arrangement	26.58
	(f). Ancillary infrastructure	432.19
	(g). Upfront payment to KPT (towards custom fencing wall and back up area)	340.75
	(h). Miscellaneous cost	476.96
		10016.06
(ii).	Equipment Cost	
	(a). Excavators- 4 Nos. @ ₹ 621.92 Lacs each	2571.67
	(b). Fork Lift Truck (5MT)- 6 Nos. @ ₹ 24 Lakhs each	103.62
	(c). Fork Lift Truck (10MT)- 2 Nos. @ ₹ 36.50 Lakhs each	100.80
	(d). Pay Loader (10MT)- 12 Nos. @ ₹ 36.50 Lakhs each	438.00
	(e). Excavators for back up area (4 Nos. @ ₹ 33.27 Lakhs each	133.08
	(f). Laying of Railway line (1.78 km)	1424.00
	(g). Electrification	250.00
	(h). Navigation systems	150.00
	(i). Communications systems	35.00
	(j). Weigh Bridge (80T, 18m X 3m) (5 Nos. @ ₹ 18.045 lakhs each	90.23
	(k). Front payment to KPT (towards electrification –High Mast Tower)	13.50
	(l). Miscellaneous cost	265.49
		5575.39
	Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii)]	15591.46
(B).	Capital cost Floating Crane	
	(i). Floating Crane including dump barge, tug and other required components	2837.68
	(ii). Miscellaneous cost	141.88
		2979.56
(C).	Capital cost for construction of berth	
	(i). Pile Foundation 1000mm Dia Pile	3183.17
	(ii). Pile Muff	57.31
	(iii). Main beam	153.80
	(iv). Secondary Beam	86.27
	(v). Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab	319.06
	(vi). Diaphragm wall	125.07
	(vii). Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder)	50.00
	(viii). Capital Dredging (Input from OOT) - Apportioned for BOT Operator (For 0.00 m (Assured Depth) 660 length)	3719.81
	(ix). Upfront amount to KPT (towards civil works of jetty)	446.65
	(x). Miscellaneous cost	407.06
		8548.20
	Total Capital cost of Construction of Berth	8548.20
	Total Capital cost of the project (A + B + C)	27119.22

(vii). Operating Cost:

(a). Operating cost of cargo handling (excluding berth):

Sr	Component	Values			(₹ in lakh)	
		Number	Fuel consumption (Liter)	Rate/liter	Working hours in a year	
1	Fuel Consumption				Amount	
1a	Excavator	4	32.00	52.12	6132	409.09
1b	Fork Lift Truck (10 mt)	6	10.00	52.12	6132	191.76
1c	Fork Lift Truck (5 mt)	3	7.00	52.12	6132	67.12
1d	Pay Loader (10MT)	12	12.00	52.12	6132	460.22
1e	Excavators for handling back up area cargo	4	12.00	52.12	6132	153.41
1f	Trucks & Trailers (Rs.15/ton, total cargo 6.29 MMTPA)	15	6294836			944.23
	Sub total					2225.82
2	Power Consumption (16.067 hectares, 240000 units per hectare/annum @ Rs.9.8 per unit)	16.067	240000.00	9.8	-	377.90
3	Repair and Maintenance (Civil Assets)	1%	10016.06	-	-	100.16
4	Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5%	5575.39	-	-	278.77
5	Insurance	1%	15591.46	-	-	155.91
6	Depreciation Civil	3.34%	10016.06			334.54
	Depreciation Railway Siding (Mechanical)	13.91%	1495.20			207.98
	Depreciation Mechanical	10.34%	4080.19			421.89
7	License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	-		271.52
8	License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	-		36.41
9	License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010(50% of the Land rates)	9108	95.83	-		8.73
10	Other Expenses	5%	15591.46	-	-	779.57
	Total operating cost (Rs. in lakh)					6199.20

(b). Operating Cost of Floating Crane:

Sr.	Component	Values			(₹ in Lakh)	
		Number	Fuel consumption (Litre)	Rate/litre	Working hours in a year	
1	Fuel Consumption				Amount	
1a	Floating Crane 1 nos @ 96 litre/hour	1	96	52.12	6132	306.82
1b	idle Floating Crane 1 nos @ 12 litre/hour	1	12	52.12	2628	16.44

1c	Tug 1 nos @ 100 liter/ hour	1	100	52.12	6132	319.60
	Sub total					642.85
2	Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5%		2980		148.98
3	Insurance	1%		2980		29.80
4	Depreciation	10.34%		2980		308.09
5	Other Expenses	5%		2980		124.95
	Total Operating Cost (Floating Crane)					1254.66

(c). Operating cost of the Berth:

S. No.	Group	Components	Total berth cost	Estimated Cost (₹ In Lakh)
1	Repair and Maintenance of civil assets	1%	4642.39	46.42
2	Depreciation	3.34%	8548.20	285.51
3	Insurance	1%	8548.20	85.48
4	Maintenance Dredging			2107.89
Total Operating Cost of the Berth				2525.31

(viii). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(ix). Accordingly, the Annual Revenue Requirement is estimated as follows:

(₹ in lakhs)				
SI No.	Particulars	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire
(i).	ROCE @ 16%	2494.63	476.73	1367.71
(ii).	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02

(x). Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling activity):

Sl. No.	Particulars	Apportioned estimated revenue requirement (₹ in lakhs)			
		For Cargo Handling		For Floating Crane	
		%	₹ in lakhs	%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	90%	6924.45	100%	1731.39
(ii).	Storage	5%	384.69	-	-
(iii).	Miscellaneous Charges	5%	384.69	-	-
Total Revenue Requirement		100%	7693.84		1731.39

(xi). The upfront tariff proposed by the KPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a) Berth hire per GBT per hour

Berth hire charges ₹7.05

Berth hire charges shall include the charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(b). Cargo handling charges:

KPT has stated that 90% foreign cargo and 10% coastal cargo has been used to arrive at the calculations and the concessional rates have been considered for coastal cargo which is 60% of the rates for foreign cargo.

The port has proposed two separate rates for handling of cargo for self-gearred vessels and for handling of cargo for non-gearred vessels. Accordingly, tariff is proposed for:

- (i). Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB

Rate per metric tonne in ₹			
Sl. No.	Commodity	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	73.98	44.39
2.	Steel	138.72	83.23
3.	Timber	221.94	133.17

- (ii). Tariff for hiring of floating crane at the OTB

Rate per metric tonne in ₹			
Sl. No.	Commodity	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	25.60	15.36
2.	Steel	48.04	28.82
3.	Timber	76.89	46.13

- (iii). Tariff for handling cargo at Tuna barge jetty for those vessels which are using floating crane at the OTB will be the sum of the (i) and (ii) above.

(c). Storage Charges:

Estimation of Storage Charges:

Storage Charges Rate(per ton/day for first 7 days after free period)	1.25
Storage Charges Rate(per ton/day for next 7 days)	1.87
Storage Charges Rate(per ton/day afterwards)	2.49

KPT has stated that the port has arrived at the revenue requirement for storage charges based on the proposed levy of charges for the cargo that may remain in the transit area after the admissible free period and has considered that the 40% of total cargo will attract storage charge and out of that 50% will get cleared in the first week.

(d). Miscellaneous Charges:

Miscellaneous charges for the services such as environment and management, lift on- lift off charges, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. ₹6.11 per ton. These charges would cover the charges for the services which are not specifically prescribed in SOR.

2.2. Further, the KPT has stated that as per clause 2.2 of the 2008 guidelines, once tariff caps are set for handling different commodities or providing various services for a port, they would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services. Authority has passed Order on 18 June 2012 for the similar project of KPT for Bunder Basin Barge Jetty. However, in this connection, the KPT has sought to clarify that the capital investment for this project as compared to Bunder Basin Barge Jetty project is high due to high capital dredging cost and other

required infrastructure, hence it is not appropriate to apply the rates of the Bunder Basin barge jetty project to the Barge Jetty at Tuna due to change in the capital cost as well as operating cost. Therefore, a separate tariff proposal for development of barge jetty at Tuna has been prepared by the KPT.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was circulated to the user/user organizations/bidders vide letter dated 28 January 2013 as per the list furnished by the KPT. None of the users/ prospective applicants have furnished their comments till finalization of the case except Shipping Corporation of India which has stated that it has no comments to offer.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications on a few points vide our letter dated 1 February 2013. The KPT has furnished its reply vide its letter dated 5 February 2013. A summary of the queries raised by us and reply of KPT thereon is summarized below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
1.	<p>GENERAL</p> <p>(i). It may be recalled that the Authority vide its Order no. TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 has fixed upfront tariff for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder Basin of KPT, based on a proposal filed then by KPT. Vide the said Order, the upfront tariff has also been fixed for handling the above mentioned cargo by Floating crane at the Outer Tuna Buoy (OTB). The upfront tariff for the said facility at Bunder Basin has been envisaged with the deployment of equipment like Excavators, 5 MT and 10 MT Fork Lift Trucks, Pay Loaders, Excavators for handling cargo at backup area and by deploying Floating crane at the OTB. Accordingly, upfront cargo handling charges, storage charges, miscellaneous charges and berth hire charges were approved. The handling charges for the cargo by use of Floating crane was also approved.</p> <p>The proposal now filed by KPT is also for fixing upfront tariff (handling charges, storage charges, miscellaneous charges and berth hire charges) for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at barge handling facilities at Tuna, with the same equipping plan. Further, the KPT in the said proposal has also proposed for fixing charges for handling the above mentioned cargo by Floating crane at OTB.</p> <p>In this regard, it is relevant to mention here that the upfront tariff is not fixed project-wise. As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting, the tariff caps prescribed are for various cargo/ services and would be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo/</p>	Though the project structure for proposed project may be considered similar to that of the Project Bunder Basin. However, the Bunder Basin proposal approved but due to no receipt of the offer for the same, it is not expected to be bid out in PPP mode. Hence, in light of this fact and also due to completely different size of the project in terms of capacity, capital investment, etc. the fresh tariffs are proposed for the approval.

	<p>services during the next five years. In other words, the upfront tariff fixed for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder Basin should apply to all projects bid out till June 2017.</p> <p>The reasoning given by the KPT that it may not be appropriate to apply the rates relating to the Bunder basin in this case also, as the capital investment of the current project is high due to high capital dredging cost and other operating costs does not appear to be relevant as the upfront tariff guidelines do not provide for review of the tariff caps to factor the increase in the capital costs and operating costs. Further, if upfront tariff is fixed based on the current proposal filed by the port, then it may amount to fixing project wise upfront tariff, which is not envisaged by the Upfront tariff guidelines. It therefore, appears that the current proposal of the KPT is premature for consideration within five years from June 2012 as per the Upfront tariff guidelines of 2008.</p>	
(ii).	<p>It is not clear from the proposal as to how much area of land is proposed to be allotted by the KPT, except that in the workings relating to determining the operating costs, the licence fee has been calculated for land area of 160670 sq.m and 9108 sq.m of water front area. The KPT to furnish details of the actual area of land available for use and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at the proposed facility. The details regarding the waterfront area to be also furnished.</p>	<p>Total Land Area proposed to be licensed out for the project is 160670 sqm which has following break up:</p> <p>Land Area Back Up Area – 15 Ha (13.1 undeveloped + 1.9 developed) Jetty Area – 0.75 Ha (New Jetty (500X12)+Existing Jetty (160X9.5))/10000 2 Nos. Connecting Bridges – 0.32 Ha [(18X125)+(18X50))/10000] Total 16.07 Ha.</p> <p>Water Area = 660 m Jetty length X 12 m beam of barge X 1.15 as per IS code.</p>
(iii).	<p>KPT has stated that in the proposed project, providing/ hiring of barges to user/ vessel owner shall not be the part of scope of work of BOT operator. In this regard, clarification to be furnished regarding who will offer the barge operations services and the tariff arrangement envisaged for the said service.</p>	<p>Barge operations are to be arranged by the users. There are many licensed stevedores who provide these services. Tariff for Services extended by Stevedores are not regulated by any Authority. It may be determined based on market forces. Further, this analogy is similar to the project of Barge Handling facilities at Bunder Basin for which TAMP has already approved the Tariff.</p>
(iv).	<p>The KPT to clarify the tariff arrangement relating to vessel/ cargo related charges leviable on mother vessels at OTB and transloading operation thereat.</p>	<p>Vessel related charges leviable, if any, on mother vessels at OTB shall be collected by KPT as per the Scale of Rates. However, the same are not the part/scope of the services to be rendered by the concessionaire of the proposed project. Query regarding transloading operation thereat is not very clear.</p>
(v).	<p>The optimal capacity of the barge jetty considered by the KPT based on the deployment of 4 nos. of excavators is estimated at 6.29 MMTPA. The clarification for basis for considering deployment of 4 Excavators is sought in the later part of the</p>	<p>Optimal capacity of barge jetty is determined based on 4 Nos. of Excavators considering various factors as listed below:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constraints of cargo movement through barges during high tide only. Hence only

(iii).	<p>Floating crane: While the optimal capacity of the barge jetty has been assessed by the port at 0.29 MMTPA, the optimal capacity of the floating crane has been assessed at 4.55 MMTPA. Given that the KPT anticipates increase in the number of gearless vessels (which would be using the floating cranes) calling at the port over the length of the concession period, the KPT to review the capacity calculation in such a manner so as to minimise the gap between the capacity of the barge jetty and that of the floating crane.</p>	<p>As discussed earlier the gearless vessels' visit to KPT may increase. Considering this fact only, Floating crane with such high capacity has been considered. Floating Crane's capacity is around 72% of barge jetty capacity. Thus, such high percentage of gearless vessels coming at KPT shall also take time to come into reality. Moreover, addition of one more floating crane at the moment would increase the total floating crane capacity much more than barge jetty capacity. So, in such scenario also, there will be mismatch between them. Hence, looking to the present scenario of Gearless vessels visiting at KPT, it is better to consider the proposed capacity of 1 Nos. of floating crane. Moreover, gap of handling capacity, if any, may also be taken care by the floating crane being operated at OTB by other parties.</p>															
3.	Capital Cost:																
(i).	Civil costs:																
(a).	Though the KPT in the Rate Analysis has drawn reference to the rates mentioned in the Schedule of Rates, it has not furnished the copy of the Schedule of Rates. The KPT to, therefore, furnish the Schedule of Rates, based on which it has adopted the rates in its capital cost estimation.	The schedule of rates considered for estimation of cost, though stated to have been furnished, has not been furnished. However, subsequently, the KPT has furnished the same.															
(b).	In the Rate Analysis, it is seen that the KPT has stated that the rate considered in the estimation of some of the civil costs are based on the prevailing market rate. Documentary evidence in support of such prevailing market rates considered to be furnished.	Documentary evidences for the prevailing market rates for some of the civil costs have been furnished.															
(c).	The meaning of the term 'RAA' as referred in the Rate Analysis to be explained.	RAA stands for Rate Analysis Attached.															
(d).	In the estimation of civil capital cost relating to the cargo handling activity, the KPT is not seen to have furnished the Rate analysis in respect of development of connecting road (₹1.80 crores), construction of office building (₹1.19 crores). The KPT to furnish the rate analysis in respect of the said civil works.	<p>The rate analysis may be referred as shown below:</p> <table border="1" data-bbox="824 1167 1373 1399"> <thead> <tr> <th>Item</th> <th>Quantity</th> <th>Rate/ Unit</th> <th>Unit</th> <th>₹ Lakhs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Development of connecting road</td> <td>6000</td> <td>3000</td> <td>Sqm</td> <td>180.00</td> </tr> <tr> <td>Construction of Office Bldg (incl. canteen, toilet blocks, amenities block, etc)</td> <td>995</td> <td>12000</td> <td>Sqm</td> <td>119.40</td> </tr> </tbody> </table>	Item	Quantity	Rate/ Unit	Unit	₹ Lakhs	Development of connecting road	6000	3000	Sqm	180.00	Construction of Office Bldg (incl. canteen, toilet blocks, amenities block, etc)	995	12000	Sqm	119.40
Item	Quantity	Rate/ Unit	Unit	₹ Lakhs													
Development of connecting road	6000	3000	Sqm	180.00													
Construction of Office Bldg (incl. canteen, toilet blocks, amenities block, etc)	995	12000	Sqm	119.40													
(e).	The basic for estimating fire fighting arrangement at 0.15% of civil cost and ancillary infrastructure at 2.5% of the civil cost, in the estimation of civil capital cost relating to the cargo handling activity to be explained.	Fire fighting arrangement and ancillary infrastructure costs have to be estimated based on lumpsum consideration. The same were estimated in case of Bunder Basin tariffs approved by TAMP through tariff order TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012. Hence, the same is justified.															
(f).	The KPT has considered ₹800.90 lakhs towards upfront payment in the total capital cost estimation, which is seen to be payment to be made by the operator to KPT towards the cost of assets like wharf, stacking area, backup area and electrification created by the KPT and to be handed over to the operator. In this connection, the KPT is requested to furnish	Cost of assets to be handed over to the Concessionaire is ₹800.90 Lakhs as per the Valuation report from Government registered valuer. This has been considered as in the approved tariff case for Bunder Basin Project, the value as per the Valuation Report of the Government Registered valuer was considered. Hence, the same thing has been followed here also.															

	<p>the following:</p> <p>(i). Confirm that the amount represents the cost of assets.</p> <p>(ii). Details of the asset valuation carried out by the port.</p> <p>(iii). The present written down value in respect of each of the above assets.</p>																																		
(g).	In the estimation of civil capital cost relating to the berth, the KPT to furnish the quantum of silt proposed to be dredged and the unit rate of dredging. The unit rate of dredging may be substantiated by documentary proof.	Capital Cost of Dredging has been considered as per the inputs of COM OOT Vadinar. Details including proportionate costing has been provided below:																																	
(h).	It appears that a part of the capital dredging cost is proposed to be apportioned to the BOT operator. There is no clarity in this proposition. KPT to clarify.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>Value</th> <th>Unit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>For approach channel dredging quantity</td> <td>0.30</td> <td>Million cum</td> </tr> <tr> <td>Total length of barge jetty</td> <td>840.00</td> <td>Meters</td> </tr> <tr> <td>length of BOT barge jetty</td> <td>680.00</td> <td>Meters</td> </tr> <tr> <td>Apportioned quantity for BOT</td> <td>0.24</td> <td>Million cum</td> </tr> <tr> <td>Dredging quantity for berth</td> <td>0.15</td> <td>Million cum</td> </tr> <tr> <td>Total dredging for approach and berth</td> <td>0.45</td> <td>Million cum</td> </tr> <tr> <td>Apportioned dredging for Bot & Berth</td> <td>0.39</td> <td>Million cum</td> </tr> <tr> <td>Dredging rate in approach channel</td> <td>965</td> <td>₹ / cum</td> </tr> <tr> <td>Total amount (₹ in lakh)</td> <td>4340.17</td> <td>₹ Lakhs</td> </tr> <tr> <td>Apportioned amount to BOT Operator</td> <td>3720</td> <td>₹ Lakhs</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	Value	Unit	For approach channel dredging quantity	0.30	Million cum	Total length of barge jetty	840.00	Meters	length of BOT barge jetty	680.00	Meters	Apportioned quantity for BOT	0.24	Million cum	Dredging quantity for berth	0.15	Million cum	Total dredging for approach and berth	0.45	Million cum	Apportioned dredging for Bot & Berth	0.39	Million cum	Dredging rate in approach channel	965	₹ / cum	Total amount (₹ in lakh)	4340.17	₹ Lakhs	Apportioned amount to BOT Operator	3720	₹ Lakhs
Particulars	Value	Unit																																	
For approach channel dredging quantity	0.30	Million cum																																	
Total length of barge jetty	840.00	Meters																																	
length of BOT barge jetty	680.00	Meters																																	
Apportioned quantity for BOT	0.24	Million cum																																	
Dredging quantity for berth	0.15	Million cum																																	
Total dredging for approach and berth	0.45	Million cum																																	
Apportioned dredging for Bot & Berth	0.39	Million cum																																	
Dredging rate in approach channel	965	₹ / cum																																	
Total amount (₹ in lakh)	4340.17	₹ Lakhs																																	
Apportioned amount to BOT Operator	3720	₹ Lakhs																																	
(i).	The KPT to furnish documentary evidence in support of the cost of Mooring & Berthing aids considered at ₹50 lakhs in the estimation of civil capital cost relating to the berth.	Capital cost of Mooring and Berthing aids like bollards, fender and ladders have been estimated for 25 sets each costing ₹2 Lakhs.																																	
(ii).	Equipment cost:																																		
(a).	The equipping plan proposed for the facility does not seem to be in line with the equipping plan prescribed for the multipurpose terminal in the Upfront Guidelines. In this regard, the KPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle the cargo to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of cargo estimated to be handled.	TAMP Guideline 2008 provides equipment plan for the multipurpose cargo terminal for main vessel berthing facilities which is not possible to apply to the barge handling facilities. Hence, Equipment plan approved for the Project of Bunder Basin through TAMP order TAMP/45/2011/KPT dated 18 June has been referred to proposed the equipment plan in proportion to the optimal capacity. Hence, the equipment plan is justified in view of the already approved TAMP order.																																	
(b).	The KPT to furnish documentary evidence in support of the cost of 5MT Forklift trucks, 10MT Forklift trucks, 10MT Pay-loaders and 80T Weigh Bridge. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished documentary evidence in support of the cost of the above mentioned equipment.	The documentary evidence have been furnished.																																	
(c).	The basis for estimating a lumpsum capital cost in respect of Electrification, Navigation systems and Communication systems to be explained.	The detailed costing at this stage for these ancillary systems may not be possible. Hence, the estimates of cost were inevitable to be considered on lumpsum basis which is determined on judgement basis.																																	

	(d). The cost of laying of Railway line does not have a bearing on the direct handling of cargo at the facility. It appears to be a civil cost and hence to be considered under the estimation of civil cost for cargo handling activity.	irrespective of the consideration of the same as civil or mechanical cost, the capital cost of railway is related to capital cost of cargo handling activity.
4.	Operating Cost:	
(i).	The KPT has considered 6 Nos. of 5 MT Fork Lift Truck and 3 Nos. of 10 MT Fork Lift Truck in the estimation of Capital cost. However, in the estimation of fuel costs, the KPT has considered 3 Nos. of 5 MT Fork Lift Truck and 6 Nos. of 10 MT Fork Lift Truck. The KPT to effect necessary corrections in the calculation of fuel costs.	In operating cost calculation naming of the Fork Lift Trucks with its capacity has been interchanged. The cost calculation is correct as the 6 Nos. of 5 MT Fork Lifts and 3 Nos. of 10 MT Fork Lifts consumes the fuel 10 liters and 7 liters per hour respectively.
(ii).	The fuel consumption of 32 litres per hour per excavator, 7 litres per hour per 5MT forklift truck, 10 litres per hour per 10MT forklift truck, 12 litres per hour per 10MT pay loader and 12 litres per hour per excavator at backup area, fuel cost of ₹15 per tonne for trucks and trailers and 100 litres per hour per tug to be justified by way of a detailed analysis in this regard for each type of equipment. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished any analysis to support the fuel consumption of the above mentioned equipment.	Fuel consumption has been determined based on approved TAMP order for Bunder Basin vide TAMP order TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012. At that time, it was determined based on supplier discussions.
(iii).	An amount of ₹944.23 lakhs has been estimated as the fuel cost of trucks & Trailers in operating cost. However, the KPT has not estimated the cost of Trucks and Trailers in the estimation of capital cost of the equipment. The KPT to clarify the position.	Trailers and Trucks are to be involved on hire basis. Thus, there is no capital investment for the same.
(iv).	The KPT to furnish workings and a copy of the recent electricity bill in support of unit rate of power at ₹9.80, adopted by the KPT for estimation of power cost.	Calculation of power unit rate is furnished based on the electricity tariff schedule of KPT, which reflects a rate of ₹9.38 per unit.
(v).	In the estimation of lease rentals, the KPT is seen to have adopted the rate of ₹191.65 per sq.m per annum. This appears to be the escalated rate as of the year 2012 relating to the area 'Land within the docks' as prescribed in the Rent Schedule of KPT. Since the year 2013 has already begun, the KPT to consider revising the lease rental calculation by considering the lease rental as applicable for the year 2013.	License fee have been considered as of January 2013. The revised proposal is in line with the same.
(vi).	The norms prescribed in the guidelines stipulate estimation of maintenance cost of barge at 1% of the total cost. Accordingly, the Maintenance dredging cost will be around ₹37.20 lakhs based on the current estimates furnished by the KPT. As against that, the KPT has estimated maintenance dredging cost at ₹2107.69 lakhs in addition to ₹36.42 lakhs estimated by the KPT as part of repairs and maintenance cost. The	Cost of maintenance dredging has been estimated / suggested by COM, OOT Vadinar. The same is based on model studies and considers the site specific factors. Hence, the same is appropriate and has been estimated as below.

Particulars	Value	Unit
For approach channel dredging quantity.	0.17	Mm ³
Total length of barge jetty	840	meter

	<p>estimation of maintenance dredging cost is not found to be as per the norms prescribed in the guidelines. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines for estimating this expense to be justified. Also, the basis for consideration of ₹2107.89 lakhs towards maintenance dredging to be furnished.</p>	<table border="1"> <tbody> <tr><td>Length of BOT barge jetty</td><td>0.13</td><td>meter</td></tr> <tr><td>Apportioned quantity for BOT</td><td>0.08</td><td>Mm3</td></tr> <tr><td>Dredging quantity for berth</td><td>0.25</td><td>Mm3</td></tr> <tr><td>Total dredging for approach and berth</td><td>0.22</td><td>Mm3</td></tr> <tr><td>Apportioned dredging for Channel & Berth</td><td>965</td><td>₹ / cum channel</td></tr> <tr><td>Total amount (₹ in lakh)</td><td>2459.43</td><td>₹ Lakhs</td></tr> <tr><td>Apportioned amount</td><td>2107.89</td><td>₹ Lakhs</td></tr> </tbody> </table> <p>1% norm is already very low for barge jetty projects as it may generally involve cases of frequent siltation. It is pertinent to note that the Tariffs approved for similar project vide case TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012 had also considered the maintenance dredging at 90% of capital dredging.</p>	Length of BOT barge jetty	0.13	meter	Apportioned quantity for BOT	0.08	Mm3	Dredging quantity for berth	0.25	Mm3	Total dredging for approach and berth	0.22	Mm3	Apportioned dredging for Channel & Berth	965	₹ / cum channel	Total amount (₹ in lakh)	2459.43	₹ Lakhs	Apportioned amount	2107.89	₹ Lakhs																																																						
Length of BOT barge jetty	0.13	meter																																																																											
Apportioned quantity for BOT	0.08	Mm3																																																																											
Dredging quantity for berth	0.25	Mm3																																																																											
Total dredging for approach and berth	0.22	Mm3																																																																											
Apportioned dredging for Channel & Berth	965	₹ / cum channel																																																																											
Total amount (₹ in lakh)	2459.43	₹ Lakhs																																																																											
Apportioned amount	2107.89	₹ Lakhs																																																																											
5.	Cargo handling charges calculation:	<p>The ratio of foreign cargo and coastal cargo at 90:10 considered by the KPT to be justified with reference to the year wise ratio of foreign and coastal cargo for all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012.</p> <p>Ratio of 90:10 is historically observed for foreign and coastal cargo. The same was considered for approved tariff for TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012. Traffic data for 2009-10 to 2011-12 is as follows. There is no coastal cargo being handled at the barge jetty, all the cargo handled may be treated as Foreign.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Commodity / Category</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>A) Dry Bulk</td><td>58938</td><td>165628</td><td>201145</td></tr> <tr><td>B) Break Bulk</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Timber logs</td><td>0</td><td>92577</td><td>110784</td></tr> </tbody> </table>	Commodity / Category	2009-10	2010-11	2011-12	A) Dry Bulk	58938	165628	201145	B) Break Bulk				Timber logs	0	92577	110784																																																											
Commodity / Category	2009-10	2010-11	2011-12																																																																										
A) Dry Bulk	58938	165628	201145																																																																										
B) Break Bulk																																																																													
Timber logs	0	92577	110784																																																																										
6.	Storage charge calculation:	<p>The dwell time details have not been computed statistically, as the same are not being maintained/furnished. However, provisionally, the following can be considered:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr.</th><th>Commodity</th><th>Dwell time-No. of days</th><th>Remarks</th><th>Commodity</th><th>Dwell time-No. of days</th><th>Remarks</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>A</td><td>Dry Bulk</td><td></td><td></td><td>Import</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1</td><td>Coal</td><td>Around 45 to 60 days</td><td></td><td>Barley</td><td>NIL</td><td>NIL, as direct loading through Barges into ship.</td></tr> <tr><td>2</td><td>Sugar</td><td>NIL</td><td>NIL, as direct loading through Barges into ship.</td><td>Oil Extractions</td><td>NIL</td><td>NIL, as direct loading through Barges into ship.</td></tr> <tr><td>3</td><td>I. ore</td><td>Around 90 days</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B</td><td>Break Bulk</td><td></td><td></td><td>Break Bulk</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1</td><td>Timber logs</td><td>Around 45 to 60 days</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>(ii). The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise separately.</p> <p>Details for Actual Free Days of the said types of cargo for the required period is furnished.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sr.</th><th rowspan="2">Category/ Commodity</th><th>Free Days</th><th>Free Days</th></tr> <tr> <th>Import (In days)</th><th>Export (In days)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>A</td><td>Dry Bulk</td><td>5 days</td><td>15 days</td></tr> <tr><td>B</td><td>Break Bulk</td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td>- Timber logs</td><td>8 days</td><td>Not applicable</td></tr> <tr><td></td><td>- Steel cargoes</td><td>5 days</td><td>15 days</td></tr> <tr><td></td><td>- Other Break Bulk</td><td>5 days</td><td>15 days</td></tr> </tbody> </table>	Sr.	Commodity	Dwell time-No. of days	Remarks	Commodity	Dwell time-No. of days	Remarks	A	Dry Bulk			Import			1	Coal	Around 45 to 60 days		Barley	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.	2	Sugar	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.	Oil Extractions	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.	3	I. ore	Around 90 days					B	Break Bulk			Break Bulk			1	Timber logs	Around 45 to 60 days					Sr.	Category/ Commodity	Free Days	Free Days	Import (In days)	Export (In days)	A	Dry Bulk	5 days	15 days	B	Break Bulk				- Timber logs	8 days	Not applicable		- Steel cargoes	5 days	15 days		- Other Break Bulk	5 days	15 days
Sr.	Commodity	Dwell time-No. of days	Remarks	Commodity	Dwell time-No. of days	Remarks																																																																							
A	Dry Bulk			Import																																																																									
1	Coal	Around 45 to 60 days		Barley	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.																																																																							
2	Sugar	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.	Oil Extractions	NIL	NIL, as direct loading through Barges into ship.																																																																							
3	I. ore	Around 90 days																																																																											
B	Break Bulk			Break Bulk																																																																									
1	Timber logs	Around 45 to 60 days																																																																											
Sr.	Category/ Commodity	Free Days	Free Days																																																																										
		Import (In days)	Export (In days)																																																																										
A	Dry Bulk	5 days	15 days																																																																										
B	Break Bulk																																																																												
	- Timber logs	8 days	Not applicable																																																																										
	- Steel cargoes	5 days	15 days																																																																										
	- Other Break Bulk	5 days	15 days																																																																										

(iii).	The basis for assuming 40% of cargo capacity to attract storage charge to be explained.	The same is observed to be the prevailing scenario at KPT current operations as discussed with KPT officials as well as industry users. Moreover, this assumption was accepted for approving tariffs vide case TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012.
(iv).	The basis for assuming that out of 40% cargo attracting storage charges, 50% of the said cargo will get cleared in first week to be explained.	Basis for considering that 40% of cargo to attract the storage charge may be referred as discussed above. Generally within the two weeks after the free days the cargo is cleared based on currently prevailing operations at KPT. Moreover, more importantly, this assumption was accepted for approving tariffs vide case TAMP/45/2011/KPT dated 18th June 2012.
7.	Upfront tariff schedule	
	The KPT under cover of its letter no. EG/WK/4784/TAMP/616 dated 4 January 2013 does not appear to have furnished the proposed Upfront tariff schedule. The KPT to furnish the same.	

5.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 5 February 2013, the KPT has also revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 27 December 2012 and the revised proposal dated 5 February 2013 is summarized below:

- (i). The capacity of the barge jetty has been maintained at 6.29 million metric tonnes per annum. The optimal capacity of the floating crane has also been maintained at 4.55 million metric tonnes per annum.
- (ii). The total cost of the Project has also been maintained at ₹27119.22 lakhs.
- (iii). **Operating Cost:**
There is no change in the operating costs estimated earlier except for a change in the licence fees, which is given below:

	Initial proposal dated 27 December 2012			Revised proposal dated 5 February 2013		
License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95
License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14
License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010 (50% of the Land rates)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90
Total Licence Fees			316.66			322.89

- (iv). **Annual Revenue Requirement**

Sl No.	Particulars	Initial proposal dated 27 December 2012			Revised proposal dated 5 February 2013		
		For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire
(i).	ROCE @ 16%	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71
(ii).	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02

5.2. In view of the above changes in the operating cost of the cargo handling activity, there is change only in the Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB, as given below:

Sl. No.	Commodity	Initial proposal dated 27 December 2012		Rate per metric tonne in ₹ Revised proposal dated 6 February 2013	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	73.98	44.39	74.04	44.43
2.	Steel	138.72	83.23	138.84	83.30
3.	Timber	221.94	133.17	222.13	133.28

6. Since some gaps were noticed in the reply to the queries furnished by the KPT under cover of its letter dated 5 February 2013, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 8 February 2013 and 11 February 2013. The KPT has responded vide its letter dated 14/15 February 2013. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the KPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(i).	With reference to reply of the KPT for Sl no. (1)(i)- General, the KPT is requested to clarify, whether the provisions of the Upfront tariff guidelines provide for fixation of upfront - tariff for handling identical commodity or for providing similar services again within a period of five years, on the ground of non receipt of offer and change in the project parameters like capacity etc., when the tariff for handling identical commodity or for providing similar services is already made available to the port.	Though there may not be such specific provision for setting upfront tariff again for identical commodity or services, but considering the altogether a different investment and capacity for the proposed project, to arrive at appropriate tariffs, the tariff proposal may be considered for fresh and dedicated tariff specific to this project. Moreover, TAMP has already approved separate tariffs for Dry Bulk Terminal at Tekra when the approved tariffs for 13 th to 16 th Cargo berth project were available. At that time also, differences of the location and project being outside the Kandla creek were considered. Thus, the similar reasoning applies here also. Hence, KPT requests TAMP to consider the proposal for tariffs for the proposed project for fresh approval.
(ii).	As requested at Sl no. (1)(v)- General, the KPT has not clarified how it envisages to ensure that the operator will not earn windfall profit by deploying Excavators more than 4 no. at the jetty and floating crane more than 1 no. at the OTB.	TAMP Guidelines 2008 for Dry Bulk Terminal suggests the minimum number of handling equipment irrespective of length of wharf. Thus, applying the same concept here also, minimum can be prescribed but not the maximum number. However, to take care that the BOT operator does not earn windfall profit at the cost of users, it is proposed that a provision in the Concession Agreement may be incorporated for tariff revision in case BOT operator handles more traffic than the Optimal Capacities of Barge Jetty as well as Floating Crane.
(iii).	While replying to the query at Sl no. (3)(i)(a)- Capital costs – Civil costs, the KPT is stated to have furnished the Schedule of Rent considered in the estimation of civil costs. However, the same is not found attached along with the KPT letter dated 5 February 2013.	The relevant schedule of rates considered for estimation of cost has been furnished.
(iv).	At Sl no. (4)(iv)- Operating costs, the KPT has stated that the naming of the forklifts have been interchanged and that the cost calculation is correct as the 6 Nos. of 5 MT Fork Lifts and 3 Nos. of 10 MT Fork Lifts	The necessary corrections have been made in the revised TAMP proposal.

	<p>consumes the fuel 10 liters and 7 liters per hour respectively. In this regard, it is relevant to mention here that during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, a fuel consumption of 10 litres per hour was considered for 10MT Fork lifts and 7 litres per hour for 5MT Forklifts, as proposed by KPT at that relevant point of time. The KPT to effect necessary corrections in the calculation of fuel costs.</p>																																														
(v).	<p>In its reply to Sl. No.(3)(i)(h) and Sl. No. 4(ii), the KPT has considered the rate of ₹965/- per cu.m towards dredging rate in approach channel for apportionment towards maintenance dredging. The copy of the Minutes dated 15 July 2010 furnished by the KPT regarding dredging requirement in the approach channel to Tuna jetty makes a reference to an amount of ₹661.80 for dredging. It is not clear whether the rate relates to capital or maintenance dredging. The KPT is requested to furnish documentary evidence like budgetary quotation/ work order in support of the rate of ₹965/- per cu.m considered by it in arriving at the amount of ₹21.07 crores towards maintenance dredging.</p>	<p>With respect to the earlier reply, the documentary evidences provided includes the quotation from 7 Nos. of parties for block estimate for cost of dredging in the approach channel at ₹ 2894.69 lakhs (working provided in documentary proofs) which if divided by the estimated quantity of dredging mentioned in the minutes attached i.e. 3 lakhs cubic meters give the rate of ₹ 964.89 rounded off to ₹ 965/cum. The same has been considered for capital as well as maintenance dredging.</p>																																													
(vi).	<p>As requested at Sl no. (3)(i)(f)(iii)- Capital costs – Civil costs, the KPT has not furnished the present written down value in respect of each of the assets created by the KPT and proposed to be handed over to the operator</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Detail Construction</th> <th>Completion Year</th> <th>Book Value as per Construction Year</th> <th>Total M³ of Construction</th> <th>Age on Today for Assessment</th> <th>Depreciation Rate (%)</th> <th>Depreciation Value on Today (₹)</th> <th>Depreciation Value as per 30/06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Civil Works - Part A for 100m Jetty to be handed over in BOT (e.g.)</td> <td>2007</td> <td>26621934.11</td> <td>80</td> <td>6</td> <td>2%</td> <td>1236112.66</td> <td>26300822.00</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Providing, construction, maintenance and improving the storage facilities at Tuna (Calculated separately for 1.5 Ha land on Total 3.5 ha, i.e. ₹ 1800000000/-)</td> <td>2007</td> <td>13679660.48</td> <td>30</td> <td>6</td> <td>2%</td> <td>1828107.48</td> <td>11349766.00</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Operating Cost (for 1 month out of 12 months = ₹661.80/-)</td> <td>2008</td> <td>1279134</td> <td>80</td> <td>6</td> <td>2%</td> <td>127913.4</td> <td>1181220.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Current Book Value of the Assets</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3670462.62</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Detail Construction	Completion Year	Book Value as per Construction Year	Total M ³ of Construction	Age on Today for Assessment	Depreciation Rate (%)	Depreciation Value on Today (₹)	Depreciation Value as per 30/06	1	Civil Works - Part A for 100m Jetty to be handed over in BOT (e.g.)	2007	26621934.11	80	6	2%	1236112.66	26300822.00	2	Providing, construction, maintenance and improving the storage facilities at Tuna (Calculated separately for 1.5 Ha land on Total 3.5 ha, i.e. ₹ 1800000000/-)	2007	13679660.48	30	6	2%	1828107.48	11349766.00	3	Operating Cost (for 1 month out of 12 months = ₹661.80/-)	2008	1279134	80	6	2%	127913.4	1181220.00		Current Book Value of the Assets							3670462.62
Sl. No.	Detail Construction	Completion Year	Book Value as per Construction Year	Total M ³ of Construction	Age on Today for Assessment	Depreciation Rate (%)	Depreciation Value on Today (₹)	Depreciation Value as per 30/06																																							
1	Civil Works - Part A for 100m Jetty to be handed over in BOT (e.g.)	2007	26621934.11	80	6	2%	1236112.66	26300822.00																																							
2	Providing, construction, maintenance and improving the storage facilities at Tuna (Calculated separately for 1.5 Ha land on Total 3.5 ha, i.e. ₹ 1800000000/-)	2007	13679660.48	30	6	2%	1828107.48	11349766.00																																							
3	Operating Cost (for 1 month out of 12 months = ₹661.80/-)	2008	1279134	80	6	2%	127913.4	1181220.00																																							
	Current Book Value of the Assets							3670462.62																																							

7.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 14/15 February 2013, the KPT has also again revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 27 December 2012, the revised proposal dated 5 February 2013 and the revised proposal dated 14/15 February 2013 is summarized below:

- (i). The capacity of the barge jetty has been maintained at 6.29 million metric tonnes per annum. The optimal capacity of the floating crane has also been maintained at 4.55 million metric tonnes per annum.
- (ii). The total cost of the Project has also been maintained at ₹27119.22 lakhs.
- (iii). Operating Cost:
Changes in the operating cost are given below:

	Initial proposal dated 27 December 2012	Revised proposal dated 5 February 2013	Revised proposal dated 14/15 February 2013
Fork Lift Truck (10 MT)	191.76	191.76	95.88
Fork Lift Truck (5 MT)	67.12	67.12	134.23

License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95	141670	195.49	276.95
License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14	19000	195.49	37.14
License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010(50% of the Land rates)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90	9108	97.74	8.90
Total Licence Fees			316.66			322.99			322.99

(iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

Sl No.	Particulars	Initial proposal dated 27 December 2012			Revised proposal dated 5 February 2013			Revised proposal dated 14/15 February 2013		
		For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire
(i).	ROCE @ 16%	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71
(ii).	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31	5176.77	1254.66	2525.31
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	7671.11	1731.39	3893.02

7.2. In view of the above changes in the operating cost of the cargo handling activity, there is change in the Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB, storage charges and Miscellaneous charges as given below:

- (i). Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB

Sl. No.	Commodity	Initial proposal dated 27 December 2012		Revised proposal dated 5 February 2013		Revised proposal dated 5 February 2013	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	73.98	44.39	74.04	44.43	73.77	44.26
2.	Steel	138.72	83.23	138.84	83.30	138.32	82.99
3.	Timber	221.94	133.17	222.13	133.28	221.30	132.78

- (ii). Storage Charges:

	Initial proposal dated 27 December 2012	Revised proposal dated 5 February 2013	Revised proposal dated 14/15 February 2013
Rate per ton/day for first 7 days after free period	₹ 1.25	₹ 1.25	₹ 1.24

(iii). Miscellaneous Charges:

	Initial proposal dated 27 December 2012 ₹. per Ton	Revised proposal dated 5 February 2013 ₹ 6.11	Revised proposal dated 14/15 February 2013 ₹ 6.09
--	---	--	--

8.1. A joint hearing in this case was held on 19 February 2013 at the KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the RFQ applicant have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the KPT was requested to furnish some information/clarification. The KPT, under cover of its letter dated 19 February 2013 has made its submissions, which are given below:

Sl. No.	Query	Clarification			
(i).	Justify why upfront tariff for the identical commodity is required at Tuna and how the Tuna project is different from the project envisaged at Bunder Basin.	<ul style="list-style-type: none"> • Tuna Port is a separate satellite port which is at distance of 20 Kms from Kandla Port. • Moreover, Tuna Port has also been recognized as a separate port by virtue of having separate approved Scale of Rates which are separate than those applicable for Kandla Port. • Barge jetties at Bunder Basin are situated within the basin resembling to "C" shape within the Kandla Creek (which is a large creek emerging from Gulf of Kutch where all the existing Kandla port facilities have been developed) while proposed barge jetties at Tuna are to be located along side a small narrow creek branching from Nakti Creek emerging from Gulf of Kutch. • Geography and topography of both the location are quite different from each other. • Bunder Basin is surrounded by and has access of all basic infrastructure facilities developed at Kandla Port while Tuna Port is just like a Greenfield site. • Maintenance dredging of approach channel in case of Proposed Tuna barge jetties is significant and to cost to the tune of around Rs. 21 Crore/annum at present while the same is not required at Bunder Basin. • Considering the above points, industry stakeholders who participated in the Joint Hearing also agreed to the fact that the approved tariffs for Bunder Basin should not be applied to the proposed Tuna Barge Jetty project. • Moreover, for the Project of Bunder Basin Port had invited the RFP with approved upfront tariff. In response no bids were received. Considering this KPT Board has already decided to develop the facilities through internal resources of the Port. Accordingly, the process to de-notify the approved upfront tariff is started. • All above techno-commercial parameters can be seen reflected in the difference of Project Costs of these two projects. Moreover, the differences have been analyzed for optimal capacity, jetty length, and the Capital Cost per MMTPA also. 			

Sr. No.	Difference in Capital Costs Rs. Lakhs	Tuna BOT	Bunder Basin BOT	Difference
1	Berth Construction	3975	1024	2951
2	Connecting Bridges	2301	0	2301
3	Railway Line	1424	0	1424
4	Capital Dredging	3870	548	3322
5	Upfront to KPT	801	960	-160

			6	Development of Back Up Area Including ancillary infrastructure	6932	2546	4386	
			7	Equipments, Electrification, illumination etc.	6525	5192	1333	
			8	Miscellaneous Cost	1291	514	778	
				Total Project Cost	27119	10784	16336	
				Difference in Capacity in MMTPA	6.29	4.71	1.58	
				Rs. Lakhs Per MMTPA Capacity	4311	2290	2021.98	
				Difference in Jetty Length in metres	660.00	461.5	198.5	
				Difference in Maintenance Dredging Cost in Rs. Lakhs	2107.89	492.75	1615.1	
KPT summarizes all the above discussed points as below:								
<ul style="list-style-type: none"> • Tuna being a separate port, • Distant location, • Techno-commercial aspects related to the project • Industry users/bidding participants agreeing to the requirement of separate tariff for the project due to higher cost and capacities. • Irrelevance of the approved tariffs of Bunder Basin in a view that KPT did not receive the bids and started process for de-notifying the same. 								
In view of the above, it is proposed to approve the separate tariffs for proposed project of barge Jetty at Tuna on BOT Basis as the same does not attract the clause 2.2 of TAMP Guideline 2008.								
(ii).	Rationale for considering the berth length 660 mtrs.	Kandla Port has got all its developed facilities within Kandla Creek emerging from the Gulf of Kutch. Kandla Creek has got limitation of draft due its geographical location and the very nature of the harbour. Presently Kandla Creek has draft of 12.5 m with tidal window. As per the techno-economic viability, the draft can be deepened maximum upto 13 m. However, looking to the present shipping market scenario, deep drafted vessels with larger parcel sizes are being deployed to reduce the freight costs. These vessels require draft well in excess of 13 m. To cater such vessels, deep draft dry bulk terminal is being developed by KPT at Tuna Tekra outside the Kandla Creek in Gulf of Kutch on PPP mode.	<p>KPT has presently 13 Nos. of Dry cargo berths which shall be increased to 16 Nos. in next two years. These berths can handle vessels with draft up to 12.5 which shall be increased up to 13 m. In order to meet the demand of trade, these berths shall have to handle the deep drafted vessels through mechanism called lighterage through barges at OTB. Considering this, KPT needs to develop the enough barge handling facilities to keep the existing dry cargo berths competitive in the prevailing market scenario. The barge facilities are also required with a view point that even with the highly utilized existing cargo berths, there is a continuous shortage of capacity which could be met by developing barge facilities. Tuna Port, which has currently very minimal development, has got high potential for barge handling. Hence, KPT want to float the project for development of Tuna Barge Jetty with a length of 660 m through PPP route.</p>					

		Now, as far as the length of barge Jetty proposed i.e. 660 m is concerned, the jetty length is assessed in terms of accommodation of numbers of barges required to move the cargo volume from OTB to Tuna Barge Jetty which is equivalent or similar to Optimal Capacity of Tuna Barge Jetty. 660 m length is fully justified for accommodating 6 Nos. of barges which are capable to move the cargo volume of 6.57 MMTPA which is slightly above the capacity of barge Jetty at Tuna i.e. 6.29 MMTPA. Moreover, the length of Tuna Barge Jetty is realistic if compared to the already approved tariffs of Bunder Basin Jetty length of 461 m for Optimal Capacity of 4.71 MMTPA.
(iii).	To examine and confirm that the project of development of Barge Jetty at Tuna in its Business Plan.	KPT confirms that the proposed project is as per Five Year Plan of KPT. The copy of the same is furnished.
(iv).	Furnish documentary evidence in support of the unit rate of ₹965 per cubic mtr. towards dredging.	The budgetary quotations received from 7 Nos. of parties and the working of the rate based on the same are enclosed for kind perusal. As observed in the enclosure, the rate arrived at seems to be reasonable and workable in view of the ground realities prevailing at the proposed project site viz <ul style="list-style-type: none"> • The narrow width of the Nakki Creek • Limited availability of time due to tidal variations • Type of dredgers which can be accommodated in the Creek. • Already available limited depth

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff for all types of dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo envisaged to be handled at the Barge handling facility at Tuna at Kandla Port Trust (KPT) to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode. The proposed project is as per Five Year Plan of the KPT. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 has fixed upfront tariff for handling all the above mentioned similar cargo at the Barge handling facility at Bunder Basin.

As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting, the tariff caps prescribed for the barge handling facility at Bunder Basin are for handling the above mentioned cargo and would be applicable to all similar projects to be bid out subsequently for identical cargo during the next five years. In other words, the upfront tariff fixed in the year 2012 for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder basin should normally apply to all similar projects bid out till June 2017 at the KPT.

Though Tuna is under the control of KPT, it is a separate satellite port situated at a distance of 20 Kms from Kandla. Tuna is claimed to be a green field site as compared to Bunder Basin which has access to all basic infrastructure facilities. It is also claimed that Geography and topography of Bunder basin and Tuna are

quite different from each other. It is the position of the KPT that the proposed barge facility at Tuna warrants substantial investment in terms of maintenance dredging of approach channel. The techno-economic para-meters which govern the formulation of the two projects are seen to be quite different from each other. Tuna and Kandla where Bunder Basin is situated are governed by separate set of Scale of Rates for the services rendered by KPT at Kandla and Tuna. For all practical purposes, Tuna appears to be a separate port though Kandla Port and the facilities at Tuna are under the control of same management. It is noteworthy that the KPT has also reported to have commenced the process to de-notify the upfront tariff approved in June 2012 for the Bunder Basin Barge Jetty, as it envisages to develop the barge handling facility at Bunder Basin by utilizing its own resources.

In view of the above position, we proceed further to analyse the case to fix upfront tariff for the barge handling facility to be developed at Tuna Port.

It is clarified to KPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps to be prescribed now for various cargo/ services would not only be applicable to the proposed project at Tuna but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo / services at the KPT during the next five years.

It is also clarified to the KPT that the upfront tariff fixed now is for the cargo operation at the Tuna with barges carrying the dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo by using the Excavators and supporting facilities like Floating cranes at Outer Tuna Buoy (OTB). If this method of handling the said cargo at the Tuna formulated by KPT undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the method, if any.

- (ii). The KPT has filed its proposal in December 2012. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the KPT under cover of its letter dated 15 February 2013 has forwarded a revised proposal, as explained earlier. The proposal has been revised only to incorporate some corrections in the calculation of operating costs, as pointed out by us. The revised proposal of the KPT dated 15 February 2013 along with the information/ clarifications furnished by KPT during the proceedings of the case are considered in this analysis.
- (iii). Due to increase in traffic, the existing dry cargo berths at Kandla Port are heavily utilized. In order to relieve pressure on the existing dry cargo berths at KPT and to cope up with the likely demand and attract the business in future, the KPT has envisaged the handling of cargo through barges at Tuna. The proposal of the port is for handling of cargo brought by vessels both geared and non/geared vessels at Outer Tuna Buoy (OTB). The cargo from the non/geared vessels would be handled by floating crane deployed at OTB. Thereafter, cargo would be brought by barges to the jetty and handled with the help of excavators and accompanied equipment at Tuna.

The KPT is seen to have adopted the norms prescribed in the Upfront Guidelines for the multipurpose berth. Though the upfront tariff guidelines of 2008 prescribe norms for handling the multipurpose cargo, the norms are with reference to the deployment of Electric Level Luffing (ELL) cranes and different set of equipment. No explicit norms to handling cargo by floating crane and Excavators are available in the Guidelines.

As stated by the KPT, the higher capacity vessels would be anchored at Outer Tuna Buoy (OTB) and Floating crane is stated to be essential to unload and load the cargo into the barges from large size mother vessels at OTB to bring the cargo to the barge jetty.

Clause 3.2 of the Guidelines permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions. Therefore, based on the position explained by KPT about deployment of equipment proposed at the barge jetty and the OTB, though they are different from the ones prescribed in the upfront guidelines for multipurpose berth, they are considered in this analysis.

In this context, it is relevant to mention here that though the upfront guidelines prescribe deployment of ELL cranes at the multipurpose berth, deployment of Harbour Mobile Cranes (HMC) in lieu of ELL Cranes have been adopted in fixation of upfront tariff at some other major port trusts like Visakhapatnam Port Trust (VPT), Paradip Port Trust (PPT), VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and Kolkata Port Trust (KOPT) for cargo operations.

(iv). Optimal capacity:

(a). Barge handling Facility:

- (i). KPT has assessed the optimal capacity of the Tuna facility at 6.29 million tonnes per annum based on the handling rate of cargo by 4 nos. of excavators. No explicit norm is prescribed in the Guidelines for the Excavators. By considering 100 moves per Excavator per-hour with a load factor of 70% and by equating 4.5 cum bucket capacity of one excavator to 1 tonne per cum and based on 24 operating hours per excavator per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 30240 tonnes per day by 4 excavators. The parameters considered are reportedly based on the rated capacity of the equipment and actual performance. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 16127 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 10080 tonnes per day.
- (ii). The KPT has sought to justify the deployment of a maximum 4 nos. of Excavators at Tuna jetty based on the movement of barges. According to KPT, the movement of cargo through barges would be possible only during high tide, resulting in only two trips by each barge in a day. Considering deployment of 6 barges of 1500 MTs for a length of jetty of 660 metres and each barge making two trips in a day, the KPT has worked out the cargo handling capacity of the barges at 6.57 Million Metric Tonnes Per Annum. Accordingly, to handle a corresponding volume, the KPT, based on the handling rate of the Excavators as discussed above, has determined the requirement of Excavators to 4 nos. Further, the KPT has drawn reference to the earlier Order passed by this Authority for the Bunder Basin project, wherein the KPT had confirmed that a maximum of 3 nos. of Excavators can be deployed at Bunder basin, considering the technical parameters like wharf length, layout, cargo mix, positioning of barges with respect to the shape of the wharf, considering total barge jetty length of 460 metres incase of Bunder Basin which took into account 3 no. of Excavators. 4 Nos. of excavators are fully justified for a 660 metres of barge jetty length of proposed project. The argument put forth by KPT is considered.

With reference to the length of the barge jetty proposed at 660 metres, the KPT has assessed the jetty length in order to accommodate 6 no. of barges required to move the cargo from the OTB to Tuna barge jetty.

- (iii). (a). As per the formula prescribed in the guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. For arriving at the optimal capacity of the barge handling facility, the KPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the load factor on number of moves per hour per excavator (i.e. 100 moves * 70%) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms.
- (b). The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. As confirmed by KPT in the Bunder Basin case, 100 moves per hour is the rated capacity provided by suppliers and 70% of such rated capacity is to be taken as the working capacity in the calculation to derive optimal capacity of the terminal. In this regard, it is to be noted that by considering 70% efficiency factor, there is a gap between the optimal capacity of the excavators (6.29 MMPTA) and optimal capacity based on movement of barges (6.59 MMPTA). Since there is scope to bridge the gap by more efficient utilisation of excavator, 73% efficiency factor is considered which translates into the capacity of Excavators at 6.57 MMPTA.
- (iv). By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 73% and based on operating hours of 24 hours per excavator per day, the handling rate of dry bulk cargo works out to 31536 tonnes per day by 4 excavators. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as considered by KPT, the handling rate of steel and bagged cargo works out to 16818 tonnes per day and the handling rate of timber logs works out to 10511 tonnes per day.
- It is noteworthy that the deployment of 4 excavators in lieu of 3 ELL cranes at the barge jetty has resulted in considering a higher handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs when compared with the handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo as prescribed in the Upfront guidelines for the multipurpose berth.
- (v). The cargo mix of 71.81%, 1.33% and 26.86% of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs respectively considered in the calculation of optimal capacity is reportedly based on the actual cargo handled at the KPT through barges during the last four years i.e. 2008-09 to 2011-12.
- (vi). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the barge handling facility at Tuna works out to 6.57 million metric tonnes per annum at 70% utilization instead of 6.29 MMTPA as assessed by KPT.

(b). Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB):

- (i). Deployment of Floating crane is envisaged to carry out cargo handling operations at OTB. No separate norms are available in the Guidelines for the number/ working of Floating cranes. The Floating crane is envisaged for gearless vessels anchored at OTB. Floating crane is reported to be deployed to encourage the calling of the larger size gearless ships at KPT which can help trade to reduce the cost of the freight. As per KPT, at present

only less than 10% of the total vessels are gearless vessels. Though the share of gearless vessels may increase in future, it is seen to be sufficient considering the gearless vessels scenario at present. Given that the optimal capacity of the Floating crane has been assessed at 4.5 million metric tonnes per annum (as discussed subsequently), one floating crane is sufficient to handle about 72% of the optimal capacity at the barge jetty. The Feasibility Report also proceeds with deployment of one Floating crane to cater to the demand of non-geared vessels in future. With reference to the gap between the optimal capacity of the barge jetty (6.29 MMTPA) and floating crane capacity (4.5 MMTPA), the KPT is of the view that this gap can be bridged with the use of Floating cranes deployed by other third parties at OTB. Therefore, the gap in capacity does not call for deployment of another floating crane by the BOT operator either on ownership basis or hire basis.

(ii). KPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 4.55 million tonnes per annum. By considering the handling rate of dry bulk cargo at 1300 tonnes per day with a load factor of 70% and based on 24 operating hours per crane per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 21840 tonnes per day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 11640 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 7272 tonnes per day.

(iii). For arriving at the optimal capacity of the floating crane, the KPT has provided for the cushion factor of 70% at two stages.

On the ground that the handling rate of 1300 tonnes per hour for dry bulk is as claimed by the suppliers, a load factor of 70% was considered in the capacity calculation of Floating crane in the Bunder Basin case of KPT. However, for the reasons given earlier in the case of excavators, the factor of 73% is considered apart from the norm of 70% prescribed in the guidelines. This results in considering handling rate of dry bulk cargo at 22776 tonnes/ day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo, steel and other cargo as prescribed in the upfront guidelines for multipurpose berth, the handling rate of steel and other cargo works out to 12144 tonnes/ day and 7584 tonnes/ day respectively.

(iv). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the floating crane works out to 4.74 million tonnes per annum at 70% utilization, instead of 4.55 million tonnes per annum as assessed by the Port.

It may be relevant to mention here that incase of fixation of cargo handling charges for the use of Floating crane provided by the authorised service provider at Mormugao Port Trust (MOPT), the capacity of the Floating crane has been assessed at 4.47 million tonnes per annum. Incase of MOPT, the floating crane is for the purpose of handling dry bulk cargo and incase of KPT; the floating crane is envisaged for handling mixed cargo.

(c). The KPT has proposed allotment of 16.07 hectares of land area and 0.91 hectares of water area for the proposed facility. Out of the 16.07 hectares of land area, 15 hectares of land is proposed to be utilised as backup area. The balance area is proposed to be utilised for ancillary facilities like Jetty area, Connecting Bridges etc. The judgment of the port for the total area requirement is relied upon in the analysis.

(v). Capital Cost:

(a). Before we start with the analysis of the capital costs, it is relevant to mention here that the KPT has considered an amount of ₹800.90 lakhs towards upfront payment in the total capital cost estimation. This amount is reported to be the payment to be made by the BOT operator to KPT towards the cost of assets like wharf, stacking area, backup area and electrification created by the KPT and to be handed over to the operator. The KPT has stated that the book value of the said assets as on the year 2013 is ₹367.05 lakhs. The current book value is found to be lower than the value assessed by the valuer. Consideration of lower value in costing will end up in loss to the KPT. Therefore, the value as assessed by the Valuer at ₹800.90 lakhs and considered by the KPT, is taken into account.

The valuation amount of ₹800.90 lakhs has been trifurcated between civil and equipment capital costs relating to cargo handling activity at barge jetty and Berth hire activity in the ratio of 42.55 : 1.69 : 55.77, respectively. This position is also relied upon in the analysis.

(b). Barge handling facility:

The capital cost for the handling activity as estimated by the KPT is ₹155.91 crores of which ₹100.16 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹55.75 crores is estimated for equipment capital costs, by KPT.

(i). Civil works:

(a). The upfront tariff guidelines requires considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The KPT has estimated the civil costs at ₹100.16 crores. This estimated cost pertains to development of back up area, development of connecting road, Bridge cost, Construction of Office Building, Firefighting arrangement, ancillary infrastructure, Upfront payment to KPT and Miscellaneous cost @ 5%.

(b). The KPT has furnished the rate analysis for some of the items of civil cost, which is relied upon. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the civil works based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates. Firefighting arrangement and ancillary infrastructure costs are reported to be estimated based on lumpsum basis. The civil cost for the Cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.

(c). The cost of laying of Railway line does not have a bearing on the direct handling of cargo at the facility. That being so, this cost appears to be a civil cost and hence to be considered under the estimation of civil cost for cargo handling activity. Inspite of a request to KPT to consider the cost of laying of railway line under Civil costs, the KPT has not done so on the ground that irrespective of the consideration of the same as civil or mechanical cost, the capital cost of railway is related to capital cost of cargo handling activity. However, it has to be borne in mind that the consideration of cost of laying railway line would have

a bearing on the calculation of operating costs like repairs, depreciation etc., which prescribe different percentages for calculation of repairs and depreciation on civil costs as well as equipment costs. The cost of laying railway line is considered under civil costs in our analysis.

- (d). The KPT has considered upfront payment as an item of capital civil cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of civil works like custom fencing wall and works related to back up area, incurred by KPT and which is proposed to be handed over to the BOT operator. For the reasons stated earlier, this position is relied upon in the analysis.
 - (e). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost and 5% of the estimated equipment cost separately, instead of estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment as prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008. This position is relied upon in the analysis.
- (ii). Equipment cost:
- (a). As stated earlier, the configuration of equipment proposed to be deployed by the KPT at the barge handling facility at Tuna is different from the equipping plan stipulated in the Upfront Guidelines of 2008 for handling multipurpose cargo. The KPT has proposed the use of 4 numbers of 4.5 cum excavators, 6 numbers of 5MT Fork lifts, 3 nos. of 10MT forklifts, 12 nos. of 10MT Pay loaders and 4 nos. of excavators for cargo handling at the backup area.
- It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Since the equipping plan envisaged at the barge jetty is as per the Feasibility Report and also noting that none of the users/ bidders has raised any objection on the deployment of the equipment proposed by KPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan and accept the estimates of numbers of the above said equipment.
- (b). The KPT has furnished budgetary quotation with reference to the cost of the one Excavator at 810000 Euros. The KPT appears to have captured the Custom duty after EPCG benefit in case of excavators. The transportation cost considered is also supported by the quotation. Accordingly, the cost of 4 Excavators at ₹25.72 crores as estimated by the port is seen to be reasonable considering the prevailing exchange rate.
 - (c). The cost of 5MT Forklift trucks at ₹17.27 lakhs is supported by a Sales Quotation furnished by the KPT. Sales tax component has been considered. Accordingly, the cost of 6 nos. of 5MT Forklifts has been worked out by the KPT at ₹1.04 crores.

- (d). The cost of 10MT Forklift trucks at ₹33.60 lakhs is supported by a Sales Quotation furnished by the KPT. Sales tax component has been considered. Accordingly, the cost of 3 nos. of 10MT Forklifts has been worked out by the KPT at ₹1.01 crores.
- (e). The cost of 10MT Payloaders are not supported by any documentary evidence. However, the unit cost of the Loader considered by the KPT is found comparable to the cost of the similar equipment considered in the cases relating to some other major ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT) (Case no.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 fixing upfront tariff for multipurpose handling) and Paradip Port Trust (PPT) (Case no.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 fixing upfront tariff for multipurpose cargo handling). In view of the above, the capital cost of Loader as furnished by the KPT is considered in the analysis.
- (f). During the fixation of upfront tariff for Bunder Basin, the KPT had furnished quotation with reference to the cost of the Excavator to be used for handling cargo at the stack yard at ₹29 lakhs. Excise duty and sales tax component had been added by KPT then to the unit cost of excavator, as reflected in the Quotation. Thus, the cost of 3 excavators had worked out to around ₹1 crore, then. Similarly, the KPT has worked out the cost of 4 excavators at ₹1.33 crores, which is considered in this analysis also.
- (g). The basis for estimating capital cost in respect of Electrification, Navigation systems and Communication systems are reported to be based on lumpsum basis as the detailed costing at this stage for these ancillary systems is not found possible by KPT. The cost estimates in this regard are supported by the Feasibility Report and relied upon in the analysis.
- (h). The cost of Weigh Bridge at ₹15.30 lakhs is supported by a Quotation furnished by the KPT. Sales tax and VAT component and Installation charges has been considered. Accordingly, the cost of 5 nos. of Weighbridge has been worked out by the KPT at ₹90.23 lakhs.
- (i). The KPT has considered upfront payment as an item of capital equipment cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of towards Electrification of High Mast Tower from the BOT operator. For the reasons stated earlier, the amount of upfront payment receivable by the port considered as part of the Equipment cost by KPT is relied upon in the analysis.
- (j). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.
- (c). Floating crane at OTB:
- (i). The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the one Floating crane at 1900000 Euros. Custom duty after EPCG benefit appears to have been considered in case of Floating crane. The capital cost of Floating crane includes the cost of

dumb barge and tug. The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the dumb barge and tug. Accordingly, the cost of the Floating crane at ₹28.38 crores as estimated by the port is seen to be reasonable considering the prevailing exchange rate.

- (ii). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(d). **Berthing activity:**

- (i). The upfront tariff guidelines require the port to estimate the civil cost. The capital cost relating to berthing activity has been estimated by the KPT at ₹85.48 crores. This cost is towards Pile Foundation, Pile Muff, Main beam, Secondary Beam, Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab, Diaphragm wall, Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder), Capital Dredging, Upfront amount to KPT and Miscellaneous cost @ 5%.

- (ii). The KPT has furnished rate analysis for some of the civil work proposed to be carried out for the berthing activity like Pile Foundation, Pile Muff, Main beam, Secondary Beam, Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab, Diaphragm wall. Capital cost of Mooring and Berthing aids like bollards, fender and ladders have been estimated for 25 sets each costing ₹2 Lakhs.

- (iii). The KPT has estimated cost of Capital dredging at ₹37.20 crores. Considering the rate of ₹965/- per cu.m, the KPT has arrived at the total dredging cost at ₹43.40 crores. The KPT has stated that the said cost pertains to the entire jetty of the length of 840 metres. Considering that the jetty for the project under reference is 660 metres, the KPT has proportionately considered an amount of ₹37.20 crores towards capital dredging under the proposal in reference.

The KPT has sought to justify considering the rate of ₹965/- per cu.m on the ground that the deployment of different dredgers would be required on account of narrow width of the creek and limited time availability due to tidal factor. From the documentary evidence furnished by the KPT, it is seen that the KPT has worked out the rate of ₹965/- per cu.m based on the average of the rates quoted by seven parties and after taking into account the provision for contingencies, escalation, establishment charges. Though the constraints may justify a higher rate of dredging, the rate of capital dredging at ₹965/- per cu.m. considered by the KPT appears to be on a higher side when the rate for capital dredging in other ports lie between the range of ₹300/- per cu.m to ₹500/- per cu.m. In view of this position and since competitive rates are available for KPT, it may be appropriate to consider the lowest rate of capital dredging among the rates quoted by the seven parties. This works out to ₹711/- per cu.m, after taking into account the provision for contingencies, escalation, establishment charges at the percentage estimated by the port. Accordingly, the capital dredging cost is considered at ₹27.37 crores instead of ₹37.20 crores estimated by the port, following the approach adopted by the KPT.

- (iv). The amount of upfront payment receivable by the port from the BOT operator is towards the cost of civil works carried out at jetty. For the reasons stated earlier, the amount of Upfront payment as estimated by the port is relied upon in the analysis.

- (v). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost incase of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanised berths at Kolkata Port Trust (KOPT), Barge handling facility to handle liquid cargo at Chennai Port Trust, this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.
- (vi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost, as per the norms prescribed in the guidelines.
- (vii). **Operating Cost:**
- (a). **Barge handling facility:**
- (i). Fuel cost:
- (a). The KPT has considered 6132 operating hours (i.e. 365 days * 24 hours * 70%) to determine the fuel cost for each type of equipment .
- (b). Inspite of a specific query in this regard, the fuel consumption of 32 litres per hour per excavator, 12 litres per hour per excavator at backup area and fuel cost of ₹15 per tonne for trucks and trailers are not justified by any analysis. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished any analysis to support the fuel consumption of the above mentioned equipment. However, on the ground that the fuel consumption is based on the empirical observation and discussion with the manufacturers and based on actual consumption, this Authority had considered the fuel consumption for the above mentioned equipment. Since the KPT has considered the same quantum of fuel consumption for each equipment as considered in the Bunder basin case, the same is relied upon in the case of Tuna barge jetty also.
- (c). Fuel consumption of 5MT forklift truck, 10MT forklift truck and 10MT payloader at 7 litres per hour, 10 litres per hour and 12 litres per hour respectively considered by KPT is as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 and hence considered in the analysis.
- (d). The unit rate of diesel considered by KPT at ₹52.12 per litre is updated with reference to the rate of diesel prevailing at the time of finalization of the case at ₹53.50 per litre.

(ii). Power cost:

Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 16.067 hectares of land reportedly based on the power consumption of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹9.80 per unit.

It is relevant to mention here that the norm for power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the KPT is the power consumption norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal.

The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by KPT by borrowing the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal is, therefore, relied upon in the analysis. Such an approach has been adopted in other upfront tariff cases other than liquid cargo terminal.

The workings furnished by KPT to support the unit cost of power, reflects a rate of ₹9.38 per unit. The same unit of power has been considered in the other upfront proposal of KPT relating to the oil jetty, which is being considered by this Authority simultaneously. The cost of power is, therefore, considered in the analysis at ₹9.38 per unit.

(iii). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

(iv). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.

(v). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 13.91% on railway siding, as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation.

(vi). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/21/2010-COPT dated 25 March 2011 has fixed lease rentals for the lands belonging to KPT.

Licence fee has been estimated by the port for 141670 sq.m of backup area and 19000 sq.m of land within docks at the rate of ₹195.49 per sq. mtr per annum based on the rates as per the existing Scale of Rates of KPT relevant for the Category 'Land within the Docks', after taking into account the applicable escalation factor. Similarly, licence fee has been estimated by the port for 9108 sq.m of water area at the rate of ₹97.74 per sq. mtr per annum, being 50% of the rate considered applicable for the land area, as stipulated in Clause 6.2.2.3 (k) of the Land Policy Guidelines of 2010. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

(b). Floating crane at OTB:(i). Fuel cost:

(a). The KPT has considered a fuel consumption of 96 litres per hour during working hours and 12 litres per hour during idle hours respectively, as considered by us in the Bunder Basin case. The said fuel consumption was considered then, based on the fuel consumption considered while disposing the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Cargo Handling Charges for transhippers/ floating cranes vide Order no.TAMP/30/2011-MOPT dated 2 May 2012. According to MOPT, even during idle hours, the generators installed on the crane has to work round the clock for providing lighting for crew accommodation, safety light, and air conditioning, etc. In the absence of the requisite information furnished by the port even now, this Authority relies upon the fuel consumption as furnished by the port, following the approach as adopted in the MOPT case and Bunder Basin case.

(b). Inspite of a specific query, the fuel consumption of 100 litres per hour per tug is not justified by any analysis. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished any analysis to support the fuel consumption of the above mentioned equipment. However, in the absence of requisite details, the same was relied upon then. Even now, in the absence of requisite details, this Authority is constrained to rely upon the fuel consumption of 100 litres per hour per tug considered by KPT in its calculations.

(ii). Repairs and maintenance cost is estimated by KPT at 5% on the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering repairs and maintenance cost at 5% of the cost of equipment.

(iii). Insurance cost is estimated at 1% of the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering insurance cost at 1% of the cost of gross fixed assets.

(iv). Depreciation is computed @ 10.34% on the cost of Floating cranes as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method and is in line with the norm of calculating depreciation as per the Companies Act of the cost of equipment.

(v). The upfront guidelines stipulate estimation of 'other expenses' at 5% of the gross fixed assets. The manner in which estimation of other expenses has been made remains unexplained. The 'other expenses' is, therefore, re-calculated at 5% of the gross cost of equipment.

(c). Berthing activity:

(i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The operating cost estimated by KPT in the Berthing activity comprises of Insurance cost at 1% of the berth cost and depreciation @ 3.34% of the berth cost apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position has been recognised and the cost of insurance and depreciation have been considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berthing activity.

- (ii). Further, in the operating cost estimation for the berthing activity, there is an element of maintenance dredging cost estimated at around 57% of the capital dredging cost due to frequent siltation.

It appears that frequent siltation warrants increased maintenance. In view of the justification furnished by the port and also since the Feasibility Report concurs with the said position, this Authority considers the cost of maintenance dredging at 57% of the capital dredging cost. Thus, maintenance dredging cost is considered at 57% of the modified capital dredging cost in our analysis. It is relevant to mention here that in case of Bunder Basin case, maintenance dredging cost has been considered at 90% of the capital dredging cost.

- (viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

- (a). The annual revenue requirement for the Barge handling facility at Tuna is estimated at ₹7669.64 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹7671.42 lakhs estimated by the port.

Similarly, the annual revenue requirement for the floating crane at OTB is estimated at ₹1772.44 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹1731.39 lakhs estimated by the port.

- (b). In line with the guidelines for multipurpose cargo terminal, in respect of the barge handling facility, 90% of the total revenue requirement has been apportioned towards handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charge, by KPT. In case of floating crane, the entire revenue requirement would be met from handling of cargo by floating crane at OTB.

- (c). The upfront tariff caps for the barge handling facility and floating crane are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity at barge handling facility and with the help of floating crane at OTB.

- (d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for each of the three cargo groups.

The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo assumed by it is based on the cargo profile of the KPT in the past. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis. The KPT has arrived at the handling rate for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The approach followed by the KPT is in line with the approach followed for the fixation of upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the KPT vide Order no.TAMP/8/2011-KPT dated 29 June 2011. Similar approach was also considered in the case of Bunder Basin.

- (e). In the proposed Scale of Rates, the KPT has envisaged 5 free days in respect of import cargo and 15 free days in respect of export cargo which is in line with the Guidelines. KPT has estimated that 60% of the total cargo would be cleared within the free days and the balance 40% of the total cargo handled at the barge jetty would attract storage charges. Further, out of this cargo, 50% of the cargo is estimated to be cleared within the first week and the balance 50% is expected to remain in the second week. This leads to a position that out of the total cargo estimated to attract storage charges, 100% of the said cargo would attract storage charges in the first week and only 50% would remain in the port during the second week. The KPT has captured the above mentioned position in its workings. The rate so arrived at works out to ₹1.19 per tonne per day during the first week and ₹1.785 per tonne per day during the second week.
- (f). Based on the revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹5.84 per tonne as against ₹6.10 per tonne proposed by the Port. The miscellaneous charge is a composite charge for providing all miscellaneous services related to handling of cargo such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹3126.46 lakhs instead of ₹3893.02 lakhs estimated by the port, for the reasons explained earlier.

Considering the average GRT of the barges at 1500 GRT for 6 barges and for 6132 operating hours, the KPT has arrived at the total GRT hours. Accordingly, the KPT has worked out the berth hire charges at ₹7.05 per GRT per hour to be applicable for barges handled at the jetty, based on the revenue requirement from the berthing activity.

As per policy direction of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal vessels not exceeding 60% of the corresponding charges for other vessels. For the said purpose, the status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor to decide whether a vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. In the instant case, the foreign going vessel or coastal vessels would be handled at the OTB. At the Tuna, for which the upfront berth hire charge is to be fixed, only the barges shuttling between the OTB and the Tuna would be handled. Therefore, the question of prescribing berth hire charges for foreign going vessels and coastal vessels at the Tuna does not arise. Accordingly, the KPT has prescribed only one rate to be applicable to barges handled at the jetty. Based on the modified revenue requirement, the berth hire charge to be levied on the barges works out to ₹5.67 per GRT per hour or part thereof.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (ix). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day, free period, tonne, Port, TAMP are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the other upfront tariff cases.
- (x). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals and other upfront tariff cases such as conditionalities governing interest on delayed payments, rounding off of bills, users not required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, granting of rebate equivalent to berth hire charges incase of idling of barges due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal, as proposed by the KPT are incorporated in the upfront tariff schedule.
- (xi). The conditionality governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, as prescribed in other tariff schedules is prescribed in this case also.
- (xii). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time barge occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc, and no-berth hire to be levied for the period when the barge idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xiii). The KPT has proposed a provision to state that the handling charges prescribed shall include the charge for unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/ trucks in respect of import cargo and unloading of the cargo from the rakes/ trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.
- (xiv). Since the BOT operator would not be responsible for barge operation and stevedoring at OTB, the upfront tariff does not include the stevedoring charges at OTB. Under the schedule of cargo handling charges for hire of floating crane at OTB, the KPT has inserted a note to the effect that stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.
- (xv). Under the storage schedule, the common conditionalities like exclusion of Sundays, Customs notified holidays and the port's non- working days for the purpose of calculation of free period, free period for imports to be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo, free period in respect of cargo discharged in lighters in stream to commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters, incase of import cargo stored in transit terms and then converted into re-export then free period to be considered from the date of filing of export documents like shipping bill, free period for exports to commence from the date on which the cargo is brought in the transit/ port area, free period for export cargo taken back for any reason to commence from the time the export cargo is brought into the port area, inclusion of Sundays and Holidays for the purpose of calculation of free period for

hazardous cargo both for imports and exports, storage charges to be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days, Storage charge to not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.

(xvii). The KPT has proposed a note under Storage Schedule that the demurrage charges on hazardous cargo shall be levied at double the normal rates specified in above schedule. Clause 5.7.3 stipulates prescription of Premium to the extent of 25% on handling and storage charges in case of hazardous containers/ cargo. Accordingly, the said note is modified to reflect the guideline position.

11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of May 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012. The note proposed by KPT in this regard is suitably modified.

11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

11.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.

11.5. The upfront tariff approved by this Authority is with reference to the use of excavators and floating cranes to be deployed by the BOT operator. If any change in the equipping plan considered in this analysis, the upfront tariff will have to be reviewed.

11.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

11.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

12. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber at the Barge handling facility at Tuna at the Kandla Port Trust, which is attached as Annex - II.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

ANNEX - I

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR THE BARGE HANDLING FACILITY AT TUNA AT KANDLA PORT TRUST.

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Revised Estimates furnished by KPT in its proposal of February 2013	Estimates modified by TAMP
I Optimal capacity of the Barge handling facility			
Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	4	4	
Moves per hour per Excavator	100	100	
Operating load factor(Cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible volume)	0.7	0.7	
Dry bulk cargo handled in one hour by four excavators	(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.7*(100 moves/hour)*4 = 1260 Tonnes/hour	(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.73*(100 moves/hour)*4 = 1314 Tonnes/hour	
Operating hours in a day	24 hours	24 hours	
Handling Rate of 4 excavators			
- Handling rate/day for bulk cargo	(1260 Tonnes/hour)*(24 hours) = 30240 Tonnes/day	(1260 Tonnes/hour)*(24 hours) = 31536 Tonnes/day	
- Handling rate/day for steel and bagged cargo	53.33% of 30240 = 16127 Tonnes/day	53.33% of 31536 = 16818 Tonnes/day	
- Handling rate/day for timber logs	33.33% of 30240 = 10080 Tonnes/day	33.33% of 31536 = 10511 Tonnes/day	
Percentage of cargo to be handled			
- All kinds of Bulk Cargo	71.81%	71.81%	
- Steel and Bagged cargo	1.33%	1.33%	
- Timber Logs	26.86%	26.86%	
Optimal Capacity of the of the Barge Jetty	365*0.7*(71.81%*30 240 + 1.33%*16127 + 26.86%*10080) = 6294836 Tonnes	365*0.7*(71.81%*31 536 + 1.33%*16818 + 26.86%*10511) = 6564542 Tonnes	
Thus, Optimal capacity of the Barge Jetty (in Million tonnes per annum)	6.29	6.57	
II Optimal Capacity of the Floating crane at Outer Tuna Buoy			
Number of floating crane	1	1	
Max per hour volume	1300 tonnes/ hour	1300 tonnes/ hour	
Operating Load factor	70%	73%	
Dry bulk (tonnes/ hour)	910 tonnes per hour	949 tonnes per hour	
Break bulk (tonnes/ hour)	485 tonnes per hour	506 tonnes per hour	
Timber logs (tonnes/ hour)	303 tonnes per hour	316 tonnes per hour	
Operating hours in a day	24 hours	24 hours	
Cargo handling ratio			
Dry bulk	71.81%	71.81%	
Break bulk	1.33%	1.33%	
Timber logs	26.86%	26.86%	
Cargo handling rates per day (tonnes/ days)			
Dry bulk	21840 tonnes per day	22776 tonnes per day	
Break bulk	11640 tonnes per day	12144 tonnes per day	
Timber logs	7272 tonnes per day	7584 tonnes per day	
Optimal Capacity of the floating cranes	365*0.7*(71.81%*21 840 + 1.33%*11640 + 26.86%*7272) = 4545696 tonnes	365*0.7*(71.81%* 22776 + 1.33%*12144 + 26.86%*7584) = 4740553 tonnes	
Optimal Capacity of the floating cranes (in Million tonnes per annum)	4.55	4.74	
III Capital Cost		₹ in lakhs	
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty			
(i). Civil Cost			
Development of back up area	6138.98	6138.98	
Development of connecting road	180.00	180.00	
Bridge cost	2301.20	2301.20	
Laying of Railway line (1.78 km)	0.00	1424.00	
Construction of Office Building	119.40	119.40	
Fire fighting arrangement	26.58	26.58	
Ancillary infrastructure	432.19	432.19	
Upfront payment to KPT (towards custom fencing wall and back up area)	340.75	340.75	
Miscellaneous cost @ 5%	478.96	548.16	
Total	10016.06	11511.26	

(II). Equipment Cost		
Excavators- 4 Nos.	2571.67	2571.67
Fork Lift Truck (5MT) - 6 Nos.	103.62	103.62
Fork Lift Truck (10MT) - 3 Nos.	100.80	100.80
Pay Loader (10MT) - 12 Nos.	438.00	438.00
Excavators for back up area - 4 Nos.	133.08	133.08
Laying of Railway line (1.78 km)	1424.00	0.00
Electrification	250.00	250.00
Navigation systems	150.00	150.00
Communications systems	35.00	35.00
Weigh Bridge (80T, 18m X 3m) - 5 Nos.	90.23	90.23
Upfront payment to KPT (towards electrification –High Mast Tower)	13.50	13.50
Miscellaneous cost @ 5%	265.50	194.30
Total	5675.40	4080.20
Total Capital Cost for Barge Jetty (I + II)	15591.45	15591.45
B. Floating crane at Outer Tuna Buoy		
- Floating Crane including dumped barge, tug and other required components - 1 No.	2837.68	2837.68
- Miscellaneous Cost @ 5%	141.88	141.88
Total	2979.56	2979.56
C. Berth Hire Activity		
Pile Foundation 1000mm Dia Pile	3183.17	3183.17
Pile Muff	57.31	57.31
Main beam	153.80	153.80
Secondary Beam	86.27	86.27
Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab	319.06	319.06
Diaphragm wall	125.07	125.07
Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder)	50.00	50.00
Capital Dredging	3719.81	2737.34
Upfront amount to KPT (towards civil works of jetty)	446.65	446.65
Miscellaneous cost	407.06	357.93
Total	8548.20	7516.60
IV Operating Cost		₹ in lakhs
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty		
(a). Fuel Cost		
- Excavators	409.09	419.92
(KPT - 32 ltrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators)		
(TAMP - 32 ltrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators)		
- Fork Lift trucks (5 MT)	134.23	137.79
(KPT - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks)		
(TAMP - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks)		
- Fork Lift trucks (10 MT)	95.88	98.42
(KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks)		
(TAMP - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks)		
- Pay Loaders (10 MT)	460.22	472.41
(KPT - 12 ltrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders)		
(TAMP - 12 ltrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders)		
- Excavators (for handling backup cargo)	153.41	157.47
(KPT - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators)		
(TAMP - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators)		
- Trucks & Trailers	944.23	985.29
(KPT - Rs.15 per tonne)		
(TAMP - Rs.15 per tonne)		
(b). Power consumption	377.90	361.70
(KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit)		
(TAMP - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.38 per unit)		
(c). Repair & Maintenance		
- Civil Assets (1% on civil work)	100.16	115.11
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	278.77	204.01
(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)	155.91	155.91
(e). Depreciation		
- Civil Work @ 3.34%	334.54	334.54
- Mechanical Work @ 10.34%	421.89	421.89
- Railway siding @ 13.91%	207.98	207.98
(f). License Fee		
As per KPT		
- On 141670 sq.m @ Rs.195.49 per sq.m for 12 months)	276.95	276.95
- On 19000 sq.m @ Rs.195.49 per sq.m for 12 months)	37.14	37.14
- On Water area 9108 sq.m @ Rs.97.74 per sq.m for 12 months)	8.90	8.90
(g). Other Expenses (5% on gross value of assets)	779.57	779.57
Total Operating Cost for Barge Jetty	5176.79	5175.01

B. Floating crane at Outer Tuna Buoy			
(a). Fuel Cost		323.25	331.81
- Floating crane			
(KPT - (For Working hours - 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa for 1 Crane) + (For Idle hours - 12 ltrs/ hour/ crane * Rs.52.12 per litre * 2628 hours pa for 1 Crane))			
(TAMP - (For Working hours - 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa for 1 Crane) + (For Idle hours - 12 ltrs/ hour/ crane * Rs.53.50 per litre * 2628 hours pa for 1 Crane))		319.60	328.06
- Tugs			
(KPT - 100 ltrs/ hour/ tug * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 1 tug)			
(TAMP - 100 ltrs/ hour/ tug * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 1 Tug)			
(b). Repair & Maintenance on Mechanical assets (5% on equipment cost)		148.98	148.98
(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)		29.80	29.80
(d). Depreciation (10.34% on equipment cost)		308.09	308.09
(e). Other Expenses (5% on equipment cost)		124.95	148.98
Total Operating Cost for Floating crane		1254.66	1295.71
C. Berth hire activity			
(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)		46.42	46.42
(b). Depreciation (3.34% of berth cost)		285.51	251.05
(c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)		85.48	75.17
(d). Maintenance dredging		2107.89	1551.16
		2525.31	1923.80
V Estimated Revenue Requirement & Apportionment			
A. Cargo Handling Activity at Barge Jetty			
(I). Revenue Requirement			
(a). Total Operating Cost		5176.79	5175.01
(b). Return on capital Employed @ 16%		2494.63	2494.63
(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity		7671.42	7669.64
(II). Apportionment of Revenue Requirement			
(a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)		6904.28	6902.67
(b). Storage Charges (5% of ARR)		383.57	383.48
(c). Miscellaneous Charge (5% of ARR)		383.57	383.48
(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity		7671.42	7669.64
(III). Upfront tariff at Barge Jetty			
(a). Cargo Handling Charge (Note 1)			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)		6904.28	6902.67
- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days			
- Bulk cargo (46.36%)		3201.08	3200.34
- Steel and bagged cargo (1.61%)		111.17	111.15
- Timber logs (52.03%)		3592.02	3591.19
- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs.)			
- Bulk cargo		73.77	70.68
- Steel and bagged cargo		138.32	132.52
- Timber logs		221.30	212.03
- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs.)			
- Bulk cargo		44.26	42.41
- Steel and bagged cargo		82.99	79.51
- Timber logs		132.78	127.22
(b). Storage Charge (Note 3)			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)		383.57	383.48
- % of Cargo to attract storage charge		40%	40%
- Cargo attracting storage charges		2515479	2627430
- Approximate % Cargo to be cleared in first week		50%	50%
- Storage charges for seven days		8.70	8.34
- Storage charges for one day in first week (in Rs. Per tonne)		1.24	1.19
(c). Miscellaneous Charge			
- Revenue Requirement (₹ in lakhs)		383.57	383.48
- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		6.29	6.57
- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)		6.10	5.84

B.	Floating crane at Outer Tuna Buoy		
(i).	Revenue Requirement		
(a).	Total Operating Cost	1254.66	1295.71
(b).	Return on capital Employed @ 16%	476.73	476.73
(c).	Total Revenue requirement from cargo handling activity	1731.39	1772.44
(ii).	Apportionment of Revenue Requirement		
	Floating crane charges (100% of ARR)	1731.39	1772.44
(iii).	Upfront tariff for Floating crane (Note 2)		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	1731.39	1772.44
	- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days		
	- Bulk cargo (46.36%)	802.74	821.77
	- Steel and bagged cargo (1.61%)	27.88	28.54
	- Timber logs (52.03%)	900.78	922.13
	- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs.)		
	- Bulk cargo	25.62	25.13
	- Steel and bagged cargo	48.03	47.15
	- Timber logs	76.85	75.48
	- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs.)		
	- Bulk cargo	15.37	15.08
	- Steel and bagged cargo	28.82	28.29
	- Timber logs	46.11	45.29
C.	Berthing activity		
(i).	Revenue Requirement		
(a).	Total Operating Cost	2525.31	1923.80
(b).	Return on capital Employed @ 16%	1367.71	1202.66
(c).	Total Revenue requirement from Berthing activity	3893.02	3126.46
(ii).	Apportionment of Revenue Requirement		
	Berth hire charges (100% of ARR)	3893.02	3126.46
(iii).	Upfront berth hire		
	- No. of Barges handled by excavators	6	6
	- Average GRT of Barge	1500	1500
	- No. of available hours at the jetty (365 days * 24 hours * 0.7)	6132	6132
	- Total GRT hours (6 barges * 1500 GRT * 6132 hours)	55188000	55188000
	- Revenue Requirement (Rupees)	389301723	312645647
	- Berth hire charge (Rs. Per GRT hour)	7.05	5.87

2179-३३) B - 11.

Annex - II

**UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR UPGRADATION OF BARGE HANDLING FACILITIES AT
TUNA PORT, AT KANDLA PORT TRUST.**

1.1. Definitions

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Free period" shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (iv). "Port" shall mean Kandla Port Trust.
- (v). "Per day" means per calendar day unless otherwise stated.
- (vi). "TAMP" shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.
- (vii). "Tonne" shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates.
Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

(iv). In case a barge idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of barge shall be allowed by the Concessionaire.

(v). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal operator may also, if he so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the rate of ₹5.67 per GRT per hour.

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time barge occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the barge idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.

3. Cargo Handling Charges:

3.1 Tariff for the handling cargo at Bunder Basin Barge Jetty

(Those vessels which are not using floating crane provided by the concessionaire at OTB)

The cargo handling charges for the handling of multipurpose cargo at Bunder Basin Barge Jetty at the rates specified below:

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	70.68	42.41
2	Steel	132.52	79.51
3	Timber	212.03	127.22

Note:

The cargo handling charges shall include the charge for:

- (i). unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/trucks in respect of import cargo and
- (ii). unloading of the cargo from the rakes/trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.

3.2 Tariff for handling cargo by floating crane at Outer Tuna Buoy

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	25.13	15.08
2	Steel	47.15	28.29
3	Timber	75.48	45.29

*Tariff for cargo handling by floating crane includes the following defined scope of work: Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at OTB and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.

Note:

If a self-geared vessel uses the floating crane at OTB for unloading/ loading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it more clear there should be master's certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at OTB.

4. Storage Charges:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

Particulars	Rate per tonne/ day
Storage charge	1 st to 7 th day – ₹1.19
	8 th to 14 th day – ₹1.785
	15 th day onwards – ₹2.38

Note:

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed.
- (ii). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non- working days shall be excluded.
- (iii). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
- (iv). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
- (v). When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.

- (vi). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.
- (vii). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.
- (viii). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports. The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.
- (ix). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (x). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. Miscellaneous Charges

The miscellaneous charge at the rate of ₹5.84 per tonne is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures, etc.

6. General Note to Section 2 to 5 Above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

- - - - -